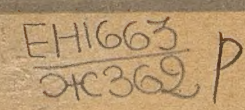

10911
331.88
Ж57
ИНСТИТУТ ЛЕНИ
БИБЛИОТЕКА
ЕН1663
Ж362

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ И РЕВОЛЮЦИЯ.



ИСТОРИКО-РЕВОЛЮЦИОННЫЙ СБОРНИК КОМИССИИ ПО ИЗУЧЕНИЮ ИСТОРИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ „ИСТПРОФТРАН"





ИСТПРОФТРАН
МОСКВА

ИЗДАНИЕ ЦКЖД

1925 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ И РЕВОЛЮЦИЯ

Историко-революционный сборник комиссии по изучению истории профессионального движения на железнодорожном транспорте „ИСТПРОФТРАН“



„ИСТПРОФТРАН“
Издание ЦКЖД
МОСКВА—1925—ЛЕНИНГРАД



Отпечатано
в типогр. В.-Морских Сил РККФ,
зд. Главн. Адмиралтейства.
Тираж 5000 экз.— 8 л.
Ленинградский Гублит № 17012.
Заказ № 1243.

В тот момент, когда эта книга была уже в наборе, умер один из виднейших и активнейших революционных работников на железных дорогах — товарищ

Павел Александрович ВОМПЕ.

Памяти его посвящается эта книга.

Авторы.



П. А. ВОМПЕ.

От редакции I-го издания

Просьба, обращенная губбюро Истпарта к московским товарищам, активным участникам революции 17-го года, осветить для выпускаемого им сборника период с февраля по октябрь, встретила наиболее живой отклик со стороны товарищей, работавших в железнодорожном районе.

Товарищи Пятницкий, Зимин и Аронштам дали чрезвычайно богатый материал, охватывающий период, далеко выходящий за пределы намеченного для февральского сборника, материал вполне достаточный для отдельной книжки о железнодорожном районе.

Выпуская эту книжку, рисующую яркую картину активнейшего участия железнодорожников в общепролетарской борьбе за целых три года (1917—20 г.г.), губбюро питает уверенность, что она будет читаться с интересом, а также даст толчок товарищам из других районов—вспомнить, собрать и обобщить все, что за эти боевые годы происходило и у них, с такой же тщательностью, как это сделали товарищи из железнодорожного района.

Московское Губбюро Истпарта.

От редакции II-го издания

Недостаток литературы, посвященной описанию Октябрьских дней 1917 года и всего периода революции от 17 до 20 года на железных дорогах вообще и в частности московского узла, игравшего огромную роль в революционном движении на жел. дорогах, ощущается чрезвычайно сильно.

Два года тому назад Московским Испартом был издан сборник «Железнодорожники и революция», составленный т.т. Пятницким, Зиминым и Ароншиамом, который дал яркое описание революционной работы в Октябрьские дни как в московском узле, так и частично, в силу центральной роли моск. узла, всей сети ж. д. Сборник этот быстро разошелся. С согласия Истпарта Истпрофтран переиздает полностью этот сборник с добавлением к нему ряда статей наиболее интересных из других сборников: «От Февраля к Октябрю», Моск. Истпарта (ст. Амосова и Зимина 64 и 68 страницы), «Октябрь на Пресне»—(ст. Тихонова и Егорова, стр. 76 и 100), «Октябрьские дни в Сокольниках» и все остальные. Соединенные вместе, эти статьи дают довольно полную и яркую картину революционной борьбы на железных дорогах с февральской революции 1917 года и до окончания гражданской войны.

Истпрофтран.

Предисловие к I-му изданию

По поручению Московского Истпарта и товарищей, активно работавших во всех организациях, о которых идет речь в прилагаемой брошюре—мы разделили между собой тему и написали воспоминания о возникновении (после февральской революции 1917 года) железнодорожного района и работе его.

Мы отнюдь не думаем, что нижеизложенное претендует на название—«История железнодорожного района». Воспоминания не могут заменить как историю района, так и историю тех организаций, о которых идет речь в прилагаемой работе, ибо для этого у нас под руками не было нужных документов и достаточно времени.

Все же воспоминания написаны на основании личного участия каждого из нас во всех тех органах и организациях, о которых здесь идет речь. К тому же, раньше чем сдать брошюру в печать, она была прочитана некоторым активным товарищам, работавшим вместе с нами, и нами были приняты во внимание все исправления и неточности, указанные ими; таким образом, можно считать эту работу одобренной группой товарищей, работавших в описываемое нами время.

Покажется странным, почему в брошюре описаны органы и организации, действовавшие во всероссийском масштабе: железнодорожный же район был только одним из районов Москвы. Это об'ясняется тем, что никакие предприятия одного производства не связаны между собою так тесно во всероссийском масштабе, как железные дороги, которые составляют одно крупное предприятие, и ни в одном производстве в России чистокровные пролетарии не были так неорганизованы, как на железных дорогах после февральской революции. Поэтому железнодорожный район, организовав железнодорожников московского узла в партийном, советском и профессиональном отношениях, был вынужден содействовать, а иногда и брать на себя инициативу в создании органов и организаций во всероссийском масштабе.

Пятницкий.
Зимин.
Аронштам (Гришин).

Воспоминания о работе железнодорожного района Моск. организации Р. К. П.

Железнодорожного района, как такового, до февральского переворота не существовало. Были ячейки в отдельных местах, которые вели довольно интенсивно подпольную работу. Такие ячейки были на Курской дороге в мастерских при ст. Москва I, главных вагонных мастерских, в типографии Курской ж. д., в паровозных мастерских Кавказской дороги, в Перово, на Киево-Воронежской ж. д. Между некоторыми из них существовала связь, но организованной связи между всеми не было.

Попытка связаться была в 1915 — 16 г., удалось завязать связь между Курской и Киево-Воронеж. дорогами. От Курской работал в этом направлении т. Кухмистеров, от Киево-Воронежской—т. Горбунов и Амосов. Но связаться с другими дорогами не удалось.

Решение организовать ж.-д. район было принято московским комитетом на одном из первых заседаний в Капцовском училище после переворота, когда он распределял своих активных работников по районам.

Тогда же были выделены для работы и организации ж.-д. района: тов. Юрий (Фигатнер), Маша Черняк, Амосов и Зимин. Тов. Юрий проработал лишь несколько дней, а затем уехал на юг и больше к работе в ж.-д. районе не возвращался, вместо него примерно через 2 — 3 недели московский комитет командировал еще т.т. Пятницкого и Аронштама (Гриша), приехавших из ссылки. Из этих работников и составилось ядро, фактически руководившее районом до его ликвидации в середине 1920 г.

Формально ж.-д. район охватывал московск. узел по кольцу Окружной ж. д., фактически же его влияние в ближайшее время начало распространяться дальше по линии; оторванная от центров линия связывалась с моск. ячейками, получала от них литературу, агитаторов, директивы и пр.

Первой задачей было связаться со всеми дорогами, организовать во всех службах ячейки и через них распространить влияние партии на железнодорожников.

Работа в ж.-д. районе, в особенности вначале, была крайне трудна, т. к. известная часть ж.-д. служащих подбиралась спе-

циально из «союза русского народа». На ж. д. поступало много бывш. лавочников и т. п. элементов, чтобы укрыться от войны.

Рабочие же в большинстве не являлись чистыми пролетариями, а сохраняли связь с деревней. В результате в первые дни влияние нашей партии было крайне слабо. Показателем настроения железнодорожников может служить общее собрание ж.-д. моск. узла, где выступал министр путей сообщения временного правительства Некрасов. Я, как представитель ж.-д. района, не успел проговорить и 2 минут, как был стащен с трибуны, и никакой возможности продолжать речь не было. Это было в первые дни после февральского переворота.

Наиболее пролетарской частью из жел.-дор. служб является служба тяги; здесь сосредоточено большинство рабочих, здесь они не распылены так, как в других службах.

В наиболее крупных мастерских были или подпольные ячейки, или отдельные товарищи, члены партии или ей сочувствующие, которые примкнули к партии сразу после переворота, и связаться с ними удалось сравнительно легко.

Чтобы легче охватить всю работу р. к-т с самого начала приписал каждого из своих членов к определенной одной или двум дорогам и сделал их ответственными за партийную работу на этих дорогах.

Таким образом, в начале жел.-дор. район сорганизовался так. обр.: К а з а н с к а я ж. д.: ячейка паровозных мастерских, существовавшая еще в подполье, наиболее видные работники: Попов Мих., Шелаев, Кравец, Давыдов, Смирнов, Матухин, ячейка депо Сортировочное (организаторы—Бураков, Наперстков), Перовских мастерских (организаторы— Иванов, Плющев, Третьюхин, Савельев, Радин, Андреев; ячейка подпольная).

Позднее были организованы ячейки в вагонном отделе, в депо у машинистов, сл. пути и других.

К у р с к а я ж. д.: первыми ячейками были: 1) вагонных мастерских при ст. Москва I, существовавшая еще в подполье (организаторы—Гусев, Терехов, Орещенко, Потатков, Варварин, Петров, Кухмистеров), 2) главных вагонных мастерских (Панферов, Старостин, Сухов, Бычков), 3) служба пути (Беликов), 4) типография Курской ж.-д. (Ломский), 5) депо при ст. Люблино (Чистов) и 6) у кондукторов Окр. ж. д. при ст. Лихоборы (Куликов, Галкин).

Позднее были организованы ячейки мастерских 5-го уч. тяги (Нижегородские мастерск.) (Сентябов, Смирнов), депо Лихоборы и ряд других.

С е в е р н а я ж. д.: в депо при ст. Лосиноостровская и московск. мастерских (Палкин, Парфенов). Здесь ячеек дореволюционных не было, но именно эта дорога в лице моск. мастерских была всю революцию под наибольшим влиянием нашей партии; здесь всегда принимались предлагаемые нами резолюции и во время

всяческих волынок, уже позднее, за Северную дорогу мы были всегда спокойны.

Николаевская ж. д. Здесь также, как на Северной, пришлось ячейку создавать. Первая ячейка была организована в паровозных и вагонных мастерских, а уже после в других службах; первыми активными работниками были Прохоров, Иодзевич, Бочаров, Рябчиков, Аббакумов и машинист Григорьев. Летом была организована ячейка при ст. Ховрино.

На Виндавской ж. д.: в Москве долгое время не удавалось организовать ячейки, за отсутствием значительного числа рабочих и она была создана лишь ко времени Октябрьской революции. Сразу же удалось связаться с депо и мастерскими ст. Подмосковная, где и была организована ячейка. Первым активным работником был т. Сиротин.

На Савеловской ж. д.: сразу же была организована ячейка в депо ст. Москва, позднее и в службе пути. Первыми активными работниками были т.т. Никитин и Куликов.

Александровская ж. д. дольше всего не поддавалась влиянию нашей партии, что об'ясняется большим числом служащих, специально подобранных из «союза Михаила Архангела». На Александровской дороге работал видный черносотенец Орлов, который и подбирал своих людей. Здесь первые ячейки были организованы в главных мастерских (тов. Кураев) и у кондукторов, где оказался ряд весьма сознательных товарищей, ранее работавших на заводах, которые сумели быстро сорганизовать сильную группу (т.т. Дианов, Лисенко, Петров, Силаев).

На Киево-Воронежской дороге была группа товарищей, работавших еще подпольно и пользовавшихся большим авторитетом среди рабочих, поэтому там, как и в мастерских Северной дороги, наше влияние с самого начала было сильно. Этими товарищами были т.т. Горбунов, Фонченко, Панов, Котов, Бонапартов, Амосов.

Наконец, на Рязано-Уральской жел. дор. в ближайшее же время была организована ячейка в депо Москва; наиболее активными дработниками были: т.т. Воропаев, Янин; значительно позже в епо ст. Бирюлево (т.т. Дрейчик, Ларионов).

Эти ячейки были первыми. Первоначально количественный состав их был не велик. Отдельные ячейки не превышали 10—15 человек. Первое общее собрание жел.-дор. района собрало 100 человек. Но рост ячеек был так быстр, что на второе общее собрание, несмотря на дальность расстояния от большинства жел. дор. (оно происходило в Народном доме о-ва трезвости у Бутырской заставы), собралось уже около 400 товарищей. К июльским дням район имел уже до 1000 членов партии и в большинстве завоеванный узел. Июльская травля отразилась как на составе района, так и на влиянии партии на рабочих.

На устроенную московским комитетом демонстрацию жел. дор. району удалось вывести значительное количество товарищей. Правда, в этой демонстрации железнодорожники целым районом не собирались, присоединяясь к территориальным районам по месту своего нахождения.

На общее собрание жел.-дор. района, собранное в момент поражения нашей партии, пришло лишь около 150 человек и настроение даже у этих в большинстве было подавленное, растерянное в начале, крепкое и бодрое в конце собрания. Лучше всего держалась Казанская дорога и Перово. Из дорог узла и в эти дни оставались под нашим влиянием мастерские Северных дорог, депо Киево-Воронежской жел. дор., Москва I Курск., паровозные мастерские Казанской ж. д. Остальные надо было завоевывать вновь. Настроение было явно сломлено и враждебно нам.

Началась усиленная работа и ближайшее же время дало новый и окончательный поворот; уже ко времени государственного совещания большинство мастерских по зову нашей партии бастовало. Конечно, этот перелом охватывал лишь рабочих мастерских депо и т. п.; такие элементы, как движенцы, телеграф, паровозники, были до октября и ближайшее время после него враждебными нам и завоевание их приходится на значительно позднее время.

С июльских дней начинается усиленное формирование Красной Гвардии, при р. к-те организуется штаб Кр. Гвардии и ко дню Октябрьской революции на всех дорогах мы имели организованные отряды, среди которых было значительное число беспартийных. Только одни мастерские Александровской дор., откуда не был вычищен подобранный туда черносотенный элемент, вплоть до самого октября не были полностью с нами; уже в то время, когда на улицах начанались бои, в мастерских Александровск. дор. был митинг, на котором меньшевики могли еще получать слово.

Я помню выступление на этом митинге, и по моему впечатлению с нами было до 2/3 собрания, тогда как на других дорогах мастерские целиком шли за нами. Правда, на собрании помимо рабочих были и служащие в значительном числе.

К Октябрьской революции район вышел, имея ячейки на всех дорогах и в большинстве служб; влияние ячеек на рабочих было огромное, все мастерские, депо были целиком настроены большевистски. Основное пролетарское ядро ж.-д. было завоевано, это мы считали достаточным, чтобы с его помощью сломить возможное сопротивление враждебных нам верхушек ж.-д. аппарата.

Роль ж.-д. района в октябрьскую революцию в Москве была совершенно своеобразна и не похожа на роль других районов.

Р. к-том была созда на по образцу моск. к-та парт. пятерка для руководства работой, которая целиком вошла в военно-революц. к-т, созданный районным советом раб. депутатов.

В пятерку входили—Пятницкий, Зимин, Черняк, Амосов, Аронштам. В военно-револ. к-т кроме того входили т.т. Гусев, Розит, Дианов и беспартийный Бутенко. Т. Гусев был назначен военно-револ. комиссаром узла, на дорогах были созданы свои рев. к-ты, работавшие под руководством районного. Основной задачей было захватить вокзалы, обезоружить находившиеся там враждебные нам элементы (милицию и пр.), не допустить продвижение враждебных нам войск в Москву. Эта основная задача была выполнена районом блестяще. Вокзалы все время были в наших руках и между ними поддерживалась связь. На вокзалах было отобрано большое количество оружия, которым была вооружена железнодор. Кр. Гвардия. Попытки направления в Москву враждебных нам войск были предотвращены и несколько эшелонов их, пытавшихся продвинуться, были задержаны в пути и не пропущены. Такие эшелоны были задержаны на Северной, Александровской, Курской дорогах. Рябцов вызывал себе подкрепления. Рев. к-ты перехватили все распоряжения. Были попытки белых захватить Александровский и Брянский вокзалы, но они были отбиты Красной Гвардией этих дорог. Наиболее сильное сопротивление встретили наши товарищи на Курской дороге, где был создан «комитет спасения», пытавшийся оказать противодейсгвие. Решительность товарищей из военно-революционного к-та положила конец его действиям.

Помимо этого, через посредство ж.-д. района, по железнодорожному Северной дороги проводу удалось установить и поддерживать связь с Петроградом, чего нельзя было сделать по городским проводам. Моск. к-т направлял к нам экстренные выпуски газет, которые мы отправляли с поездами.

Отдельные отряды красногвардейцев-железнодорожников посылались в распоряжение в.-р. к-та Москвы для непосредственного участия в боях. В них погиб видный работник с Курской дороги т. Зотов. В самый критический момент московск. восстания ж.-д. район оказал громадную услугу. Когда в разгар боев у в.-рев. к-та нехватало оружия и когда части, способные сражаться, не имели винтовок, а юнкера наступали, в это время в.-рев. к-т Казанской дороги произвел проверку вагонов и нашел несколько вагонов с новыми винтовками. Обнаружены они были красногвардейцем Маркиным, осмотрщиком вагонов при обходе станции, который немедленно сообщил об этом штабу. Тотчас же вагоны были вскрыты, у них была поставлена охрана, а часть была передана в паровозные мастерские, где находился штаб Красной Гвардии дороги.

Немедленно по получении этого сообщения, по поручению товарищей, я отправился в военно-революционный комитет

городского района, помещавшийся в трактире у Сухаревой башни, и сообщил о найденных винтовках. Оттуда немедленно выслали грузовой автомобиль для погрузки винтовок.

Затем были оповещены московский воен.-рев. к-т и соседние районы—Сокольнический и Лефортовский, которые также начали немедленно вооружаться этими винтовками. Прислали за ними и из Рогожско-Симоновского района и из Замоскворечья; к 4 часам был получен от московского военно-революционного комитета, за подписью тов. Усиевича, приказ немедленно доставить винтовки в центр, что и было исполнено. Всего было роздано до 40.000 винтовок. Эти винтовки сыграли решающую роль: получив вооружение, революционные войска перешли в наступление. Долгое время несколько ящиков этих винтовок еще оставались сначала в Красной Гвардии на Казанской дороге и потом—в отряде особого назначения.

Хорошо помню такой момент из работы в эти дни.

В одну из ночей, когда уже победа революционных войск почти не подлежала сомнению, к нам в военно-революционный комитет железнодорожного района, расположенный в бывшем царском павильоне у Николаевского вокзала, где в это время из членов военно-революционного комитета находились я и тов. Амосов, вбежали с сильно испуганными лицами члены знаменитого «Викжеля»—Платонов и Кравец, и сообщили: «Из Болотое по направлению к Москве идет бронированный поезд. Поезд этот был в руках Керенского, очевидно, и теперь в нем едут его войска; вслед за поездом едут, стремясь его догнать, два эшелона матросов. Поезд, угрожая оружием, не позволяет себя задержать. Необходимо ехать навстречу и выяснить, кто едет в поезде, и, если войска Керенского, то какими угодно средствами, но его надо задержать, так как, если он придет в Москву и примет бой у вокзала, то произойдет колоссальное несчастье». После краткого обмена мнений решили, что надо ехать навстречу. Тов. Амосов остался в военно-революционном к-те, я же отправился на Николаевский вокзал и вместе с членом военно-революционного к-та Николаевской дороги тов. Бочаровым выехал на паровозе навстречу поезду, дав распоряжение задержать поезд в Клину до нашего приезда. Не доезжая одного пролета до Клина, на какой-то платформе, названия я не помню, наш паровоз остановили. Оказалось, что бронированный поезд уже выпустили из Клина, и он должен был сейчас прибыть на эту платформу. Сделав распоряжение закрыть семафор, дабы задержать поезд, мы условились с тов. Бочаровым следующим образом: я должен был по остановке поезда итти в него и узнать, кто в нем едет. Тов. же Бочаров должен был оставаться у вокзала и ждать моего возвращения в течение 5 минут, а в случае же моего неприхода за это время, сообщить в Москву, чтобы разобрали пути или выслали паровоз навстречу поезду, для

столкновения. Так мы и сделали. Я попытался, не входя в поезд, спросить у часового, стоявшего на платформе и охранявшего пушки: «кто едет в поезде?», на что получил ответ: «Не твое дело».

Из поезда послышались голоса: «Что за задержки, кто остановил поезд?» Тогда я сказал, что поезд остановил я, и велел провести себя к начальнику поезда. В вагоне начальника я увидел группу матросов и в середине знакомую фигуру москвича,—фамилии его я не помню,—ехавшего с ними. После кратких расспросов и приветствий я выяснил, что в поезде едут революционные войска на помощь Москве, но что действительно в этом поезде были раньше войска Керенского, но они были загнаны в тупик и сдались без боя. Я вышел из поезда, велел его пропустить без препятствий в Москву и сообщить об этом по телеграфу в военно-революц. к-т, сам же с тов. Бочаровым поехал на паровозе до Клина (здесь его нельзя было повернуть). Из Клина мы, пропустив два других поезда с революционными войсками, с бодрым и радостным сердцем поехали обратно в Москву, куда приехали около 8½ час. утра. Тов. Бочаров сохранил письменное распоряжение от военно-револ. к-та о подаче паровоза для этой поездки.

Всю эту работу приходилось проводить при яром сопротивлении Викжеля, принимавшего все меры со своей стороны, чтобы помешать нашей работе. Бывшие в нем два большевика—Бальбатов и Кравец—бессильны были изменить что-нибудь; Викжель подготовлял забастовку жел. дор. Нами была выпущена листовка—воззвание к ж.-д., в противовес этому быстро напечатанная в типографии Курской ж. д., и приняты совместно с дорожными ревкомами меры к недопущению таковой.

После Октябрьской революции чисто партийная работа в районе несколько ослабла. Все силы активных работников дорог были обращены на завоевание линии, значительная часть их выехала на линию, организуя на местах местные рев. к-ты; организованные в Москве рев. к-ты на дорогах в большинстве из них превратились в дорожные и их задачей стало овладение и укрепление всей линией. По Киево-Ворон., Северн., Казанск. и друг. дор. были посланы для этой цели активные работники, в том числе и члены районного комитета, и поставленная задача была выполнена. Пишущий эти строки вместе с тов. Фонченко об'ехал в эти дни линию Киево-Вор. дор. от Москвы до Киева, останавливаясь во всех более или менее значительных пунктах, устраивая митинги, организуя ревкомы и пр. Остальных работников отвлекала советская работа, много сил было брошено на расшивку узла, который за время боев оказался совершенно забит.

Во время наступления немцев в период перед Брестским миром ж.-д. район организует боевые отряды из красногвардей-

цев и посылает их по указанию моск. военн. округа в пункты наступления для оказания возможного сопротивления. На дорогах Александр. и Виндавской организуются рев. штабы для руководства обороной линии и эвакуацией.

Отряды из рабочих Александр. дор. под руководством т. Кураева, из рабочих Курской дороги под руководством т. Панферова и Бычкова сражались на фронте.

Особенно большую работу проделали в это время тт. с Александровской дороги.

В это же время заседал в Петрограде чрезвыч. всероссийск. ж.-д. с‘езд, который эсэры хотели использовать для защиты учредит. собрания, предполагая от имени с‘езда об‘явить всеобщую забастовку. Р. к-том были совместно с рев. к-тами дорог приняты все меры к недопущению забастовки и ликвидации таковой, если она все же возникнет. Значительная часть работников района была в это время на самом с‘езде и фактически руководила работой фракции большевиков (Пятницкий, Амосов, Попов Мих., Дианов, Андреев, Парфенов и др.).

Летом 18-го года при первой же партийной мобилизации при образовании Чехо-Словацкого фронта, р. к-т мобилизует ряд ответственных партийных работников и отправляет на фронт. При всех последующих парт. мобилизациях ж.-д. район всегда выставлял значительное число товарищей. Первая общая мобилизация при начале создания РККА не прошла мимо ж.-д. района; по его инициативе в Москве железнодорожникам не была дана отсрочка и они были призваны на военную службу, при чем вся работа по призыву проделана под руководством находившегося при ж.-д. районном совете военного комиссариата.

Летом 18-го года, на почве плохого продовольственного снабжения, были, провоцируемые с.-р-ами, влияние которых еще сохранилось на некоторые слои ж.-д., попытки вызвать волнения и забастовки на дорогах. Волнения были в мастерских Александровской дор., в Люблино и Перове. Р. к-ту совместно с местными ячейками пришлось принимать меры к ликвидации волнений и чистке мастерских от непролетарского элемента, бывш. лавочников и т. п., укрывшихся в свое время на ж. д. от призыва на военную службу.

Конец 18-го года характеризуется в партийной жизни района, как прилив работы. Лозунг—назад в партию. Оживление ячеек и вообще партийной жизни.

К 1-й годовщине Октябрьской революции район еще более вырос и окреп.

Роясь в памяти, трудно вспомнить многое из жизни района за зиму 18—19 г. Большая часть сил была направлена на завоевание и об‘единение ж.-д. профдвижения, центры которого были в Москве и по отношению к которому р. к-т невольно

стал как бы руководящим партийным центром во всероссийском масштабе.

Я лично не принимал почти никакого участия в профес. работе, но будет не преувеличением сказать, что быстрым завоеванием ж.-д. профдвижения, преодолением в нем цеховщины и пр. мы обязаны именно ж.-д. району, по инициативе и под руководством которого был создан профсоюз мастеровых и рабочих, ставший нашей опорой в дальнейшей борьбе за завоевание профдвижения. Этой работой в районе руководили т.т. Пятницкий, Амосов, Кухмистеров—первый председ. союза мастеровых и рабочих, Бандура (второй председ. этого союза).

Крупное событие в деятельности ж.-д. района—это кампания и демонстрация за поднятие трудовой дисциплины и производительности труда на ж. д.

Демонстрация была организована в связи с тем, что на некоторых дорогах было полное падение производительности и разложение рабочей массы. Между тем гражданская война пред'являла к транспорту большие требования на подвижной состав и требовала напряженной работы транспорта. Укрывшиеся на ж. д. от войны элементы разлагали остальную массу рабочих и не давали ей работать. Р. к-т, совместно с активными работниками дорог, наметил ряд мероприятий для борьбы с этим. Наиболее плохо работавшие и волновавшиеся мастерские были закрыты, об'явлен новый набор рабочих, который производился с большим разбором, и по возможности весь негодный элемент выбрасывался. Одновременно были организованы обыски у наиболее злостных крикунов о голоде из бывших лавочников, и картина, обнаруженная этими обысками, была лучше всякой агитации. У тех, кто больше всех кричал и сбивал рабочих с работы, оказались запасы по нескольку пудов муки, крупы, мяса и пр.

Р. к-т, как завершение этой кампании, организовал демонстрацию под лозунгами поднятия производительности труда на транспорте, борьбы с разгильдяйством и победы на трудовом фронте. Для того времени это было новинкой, так как тогда еще был фронт военный и о трудовом фронте в большом масштабе заговорили лишь впервые. Демонстрация, устроенная в один из воскресных дней, удалась как нельзя лучше. Собралось много народу, пришли к моск. совету, где демонстрацию встретил с приветственной речью тов. Ленин.

Вот что писала «Правда» об этой демонстрации в номере от 28/XI 1918 года: «Вчера, в воскресенье 24 ноября в час дня состоялась демонстрация железнодорожников московского узла. Демонстрация шла под лозунгами: Да здравствует производительность труда. Долой разгильдяйство и саботаж среди железнодорожников. Долой союзнический империализм. Да здравствует союз железнодорожников России, Украины, Германии, Австрии и Болгарии. Да здравствуют красные офицеры.

«С разных сторон тянулись демонстранты к Советской площади с оркестром музыки и пением революционных песен. Впереди под знаменем железнодорожного районного комитета Р. К. П. были члены к-та и 1-го коммунистического отряда железнодорожного района. На Советской площади демонстрация выстроилась и начался митинг, к концу которого приехал тов. Ленин, встреченный бурной и продолжительной овацией. Тов. Ленин приветствовал демонстрантов от имени совета народных комиссаров и в краткой речи отметил значение лозунгов о поднятии производительности труда: «Ваша демонстрация в день красного офицера говорит о том, что наша Красная армия и рабочий класс пойдут рядом рука об руку». Речь тов. Ленина была покрыта продолжительной овацией, не прекращавшейся до от'езда т. Ленина.

От здания Совета демонстранты направились на Красную площадь, откуда разошлись по своим дорогам».

Эту работу пришлось повторить и летом 19-го года. В разгаре наступления Деникина 20 июня, на созванной р. к-том конференции жел. дор. московск. узла группа в 40—50 человек, преимущественно из управленцев, вместо делового обсуждения вопросов, всячески пыталась внести дезорганизацию и сорвать собрание. Когда же этого не удалось, эта группа с шумом, гамом и свистом покинула собрание, об'явив, что будет апеллировать к железнодорожникам и оставляет за собой свободу действий.

Правда, конференция вынесла следующие две резолюции:

1) «Конференция московского железнодорожного узла, заслушав доклад о международном и внутреннем положении Российской Советской Республики и принимая во внимание, что против Советской Республики начался организованный, соединенный поход империалистов всего мира, делающих последние отчаянные усилия, чтобы задушить геройский пролетариат России, борющийся за власть трудящихся и идеалы социализма, что победа международного капитала, слугами которого являются Колчак, Деникин и др., несет для рабочего класса неизмеримо больше бедствий, чем он переживает в настоящее время, как последствие мировой войны, что близится час восстаний пролетариата во всем мире, и, если пролетариат России прекратит свою борьбу, то он тем самым обречет на поражение пролетариат Европы,—заявляет, что железнодорожники не сложат оружия в борьбе с Колчаком и другими царскими генералами и не дадут мировым хищникам залить кровью рабочий класс России, как это делает германская учредилка с революционными рабочими Германии.

Железнодорожные рабочие подтверждают, что они отдадут все силы на поддержку советской власти, ибо только эта власть

борется за интересы пролетариата и ведет рабочий класс к победе в последнем кровавом бою с вековыми угнетателями».

2) «Конференция рабочих железнодорожников клеймит позором часть представителей Курской дороги, главным образом управленцев, за провокационную попытку внести дезорганизацию в среду железнодорожников и заявляет, что железнодорожники за этими дезорганизаторами не пойдут».

Несмотря на эти резолюции некоторую заминку на ж.-д. эта группа внести сумела. Момент совпал с об'явленной мобилизацией ж.-д. Началась волынка и забастовки. Нужны были решительные меры для оздоровления атмосферы; они были найдены и дали свои результаты. Вот, что я писал в «Правде» от 15/VII 1919 г. по поручению районного комитета.

«Конец июня прошел на железных дорогах тревожно. Предстоящая мобилизация железнодорожников взбудоражила шкурные оборонческие элементы жел. дор. и те внесли дезорганизацию в ряды ж.-д. пролетариата. Громадные митинги, посвященные текущему моменту и мобилизации железнодорожников, прошли неорганизованно, лучшие ораторы с трудом могли говорить, всякая оппозиция находила отклик среди части собравшихся, заранее к этому подготовленной. Казалась вполне реальной угроза, что в решительную минуту железнодорожники пойдут против организованной воли всего пролетариата и вызовут забастовку. Наступивший в настоящее время перелом свидетельствует, что в целом рабочий-железнодорожник в решительную минуту пойдет, как и всякий рабочий, за советскую власть, не поддержит шкурнических элементов в своей среде.

«А перелом произошел и довольно решительный. Прекратилось беспрерывное митингование, постоянные остановки работ, наоборот, мастерские работают полным ходом, работа идет дружно. Настроение рабочих крепкое, деловое. Раздаются голоса, что давно пора прекратить разгильдяйство, митингование, момент слишком тяжел для этого. Мобилизация железнодорожников уже началась: пока призваны управленцы и служащие центральных управлений ком. пут. сообщ., и начало мобилизации лишь способствовало внесению ясности, расслоению шкурных элементов и элементов пролетарских.

«Можно быть уверенным, что как началась мобилизация в московском узле, так она пройдет и по всей сети железных дорог, и рабочий железнодорожник смоет с себя позорную тень, наброшенную на него примазавшимися шкурными элементами, и нога в ногу со всеми рабочими, с винтовкой в руках, завоюет право и честь называться красным железнодорожником».

Крупным начинанием ж.-д. района в этот период были субботники.

Субботники впервые родились и развились в ж.-д. районе. Ячейкой, в которой впервые они зародились, была ячейка депо ст. Сортировочная М.-Каз. ж. д. Мысль об организации субботника, как образца примерного труда, возникла у руководителя ячейки тов. Буракова, старого партийного работника, у которого мысль эта возникла в связи с кампанией за поднятие производительности.

Тов. Бураков предложил свою мысль ячейке, ячейка приняла. На делегатском районном собрании тов. Бураков сообщил о вынесенном ячейкой постановлении, и надо отметить, что делегатское собрание не осознало сразу всей важности этого начинания и собрание ограничилось репликой председательствовавшего, что об этаких вещах не говорят, а сначала делают. Ячейка сделала, ее примеру последовала вся парт. организация Казанской дороги, а затем р. к-т вынес постановление о распространении субботников на весь район и внес в М. К. предложение о распространении субботников на всю моск. организацию. Если инициатором субботников в масштабе ячейки был т. Бураков, то главным инициатором и организатором субботников в массовом масштабе явился тов. Жук, который вместе с т. Поповым Мих. сорганизовал и популяризировал их на Казанской дороге, а затем и по всему району и московской организации. Тов. Попов по просьбе М. К. был командирован для организации отдела субботников при моск. комитете. Значение субботников достаточно ярко охарактеризовано в брошюре т. Ленина «Великий почин», чтобы следовало на нем останавливаться подробно, но все же надо отметить, что первые субботники оказали громадное благотворное влияние на сплочение рядов партии и усиление влияния партии на рабочих.

На первые субботники пришли одни коммунисты, дальше они захватили и беспартийных, и мы были свидетелями и участниками работы, когда целые мастерские целиком, добровольно отдавали часы своего отдыха дружной работе. Примерный труд субботников оказал в тот период большое влияние на борьбу за трудовую дисциплину, за поднятие производительности.

Что давали нам субботники и какое могучее влияние эта работа оказывала на рабочих, можно увидеть из отчета только об одном из субботников, сохранившемся у меня, который я и привожу здесь:

«13 сентября, субботник на ст. Москва Ряз.-Ур. ж. д. вышел организованнее всех остальных субботников. Кроме ячейки коммунистов работали и из Замоскворецкого района. Всего работало 183 человека. Сработали слишком много по сравнению с постоянной работой, а именно: у вагонов №№ 805, 111, 1010 и 49 сменили колесные пары. Работа: для смены колесной пары вагоны подняли на домкраты тележки, выкатили, тормазные

части разобрали, буксы и подшипники также были сняты и старые колесные пары выкачены из-под тележки, и пригнаны новые колесные пары.

20 вагонов оборудовали досками по 20 досок в каждом, всего 400 шт. Паровоз № 174. Расцеплен паровоз с тендером. Снято дышловое движение, тормозные угольники и буксовые распорки. Снято два наметельника. Отвернуты гайки обоих передних цилиндров крышек и выжаты штока из крейцкопфов.

Перенесены два поршневых дышла паровоза № 90 к паровозу.

В депо текущего ремонта: навешены буксы, сделана подбивка и поднята передняя ось паровоза № 594 на разобранной канаве.

В мастерской:

Простроганы 2 наделка на кулисный камень к паровозу № 90. Расточен буксовой подшипник паровоза № 80. Обточены дверные вагонные ключи 4 шт. Неполная обточка пяти шт. крейцкопфных нажимных болтов. Нарезано два болта для наделок кулисных камней. Просверлены и обточены четыре шайбы для букс-вагонов, просверлены дыры у семи штук шайб для букс-вагонов. Обточены бандажи одной вагонной оси.

Работа по хозяйственной службе:

Положено дров в штабеля 86 пог. саж.

Работа на 24 участке сл. пути:

Выгружено 20 вагонов балласта, от депо погружен мусор на платформу».

Роясь в памяти и бумагах, могущих дать что-либо для истории ж.-д. района, я нашел отчет об общем собрании района 14 июля 1919 года, выписку из которого привожу, как очень интересную:

«Затем по докладам тов. Жука и Зимина о замечающемся разложении среди части наших организаций и по вопросу о коммунистических субботниках, собрание принимает следующую резолюцию—воззвание к партийным организациям и товарищам:

«Если голодные, усталые и измученные московские железнодорожники могли во имя победы над Колчаком и вплоть до полной над ним победы завести «коммунистические субботники», работать бесплатно по нескольку часов в неделю и развивать при этом невиданную, во много раз более высокую, чем обычно, производительность труда, то это доказывает, что многое и многое еще можно сделать. И мы должны это многое сделать. Тогда мы победим» (письмо ЦК РКП).

«В то время, как Ц. К-т поставил в пример всем организациям нашей партии революционную работу московских железнодорожников, в это самое время в некоторых частях нашей организации появилось малодушное разложение, стремление отказаться от этого опыта работы по революционному. Ком-

мунистические субботники при их введении преследовали цель не только непосредственную, в смысле количества произведенной работы, но и громадную моральную, в смысле влияния на рабочих и для поднятия производительности труда, для укрепления связи коммунистов — ответственных работников с рабочими низами. Отказаться от выполнения этой работы в настоящий момент—значит расписаться в собственном бессилии, значит доказать рабочим несостоятельность коммунистов, что они способны лишь на слова, на деле же не могут выполнять своих заявлений. Прекращение субботников в такой момент явилось бы актом полной деморализации нашей партийной организации. Товарищи, если бесспорно, что о прекращении субботников не может быть и речи, то также бесспорно, что субботники имеют смысл, достигают цели лишь в том случае, если коммунисты относятся к ним не как чиновники, не отлынивают под разными предлогами от работ, не работают слегка, а работают действительно по революционному, если все коммунисты, как один человек, и работа в их руках кипит, давая небывалый процент производительности труда. Только в такой работе и сами коммунисты могут найти внутреннее удовлетворение, только такая работа может зажечь энтузиазмом, заразить примером всех остальных рабочих.

«Те товарищи, которые относятся по казенному к этой работе, отлынивают от нее, тем самым доказывают свое непонимание всей трудности и грозности переживаемого момента, тем самым доказывают, что они, работая в тылу, не хотят, не могут работать так, как требует грозность момента, работать так, как приходится работать на фронте—по революционному, таких товарищей собрание считает нужным немедленно снять с московской работы и отправить на фронт, чтобы они не на словах, а на деле, с винтовкой в руках, в качестве рядовых красноармейцев, доказали бы свою преданность идеям коммунизма и мировой социалистической революции.

Собрание обращается к коммунистам других районов с призывом принять участие в субботниках. Собрание призывает товарищей напрячь все усилия для дружной организованной работы в субботники по революционному».

«Затем тов. Зимин сделал доклад о поступающих заявлениях о выходе из партии. Эти заявления за последнее время, в связи с наступлением Деникина и ухудшением продовольственного вопроса, стали поступать в большом размере, в связи с этим ставится вопрос, во-первых, о чистке нашей организации, о необходимости перерегистрации, так как особенно в теперешнее тяжелое время нет места в рядах партии колеблющимся и шкурникам: партия должна быть крепка, как никогда; и, во-вторых, об отношении к бегущим из партии. По второму вопросу меньшинство р. к-та полагало, что надо дать возможность

уходить из партии свободно и никаких репрессивных мер по отношению к уходящим не принимать, так как тем самым мы будем удерживать шкурников в партии; большинство р. к-та полагает, что безнаказанным дезертирство оставить нельзя. Когда наше положение крепко, в партию пытаются проникнуть всякого рода карьеристы, которые, уходя в тяжелый период, разлагают партийную организацию и влияют на всех рабочих. Надо показать, что вступление в партию—дело серьезное, и дезертиров надо направлять в концентрационный лагерь или на принудительные работы.

Общее собрание постановило: «назначить перерегистрацию и просить МК в срочном порядке назначить комиссию по перерегистрации, уполномочить от района т. Жука и подтвердить решение районного комитета по отношению к бегущим из партии».

Помимо субботников ж.-д. район был пионером в деле организации коммунистических отрядов особого назначения. Еще весной 18-го года сразу же по упразднении Красной Гвардии районный комитет решил, что надлежит иметь на всякий случай вооруженную силу на дорогах и по его поручению военным комиссариатом ж.-д. района было организовано обучение ж.-д. коммунистов и созданы коммунистические отряды. Были отпечатаны специальные членские книжки этого отряда, которые раздавались на руки его членам и первое время, с утверждения военн. комиссариата г. Москвы, служили официальным документом на ношение оружия.

В московск. организации в целом вопрос об организации комм. отрядов особого назначения стал лишь в начале 19-го г., в ж.-д. районе это уже было проведено с середины 18-го года.

Производившиеся в этот период партийные мобилизации полностью были выполнены жел.-дор. районом, который ни разу не освобождался от них. После взрыва в московском комитете район по собственной инициативе мобилизовал 85 товарищей, которые были через МК и Пур отправлены на фронт.

Район в это время разросся, на каждой дороге было значительное число ячеек, так что охватить их все и обслужить из одного центра районного комитета было трудно, поэтому были созданы подрайоны на дорогах с подрайонными комитетами во главе, которые об'единили все ячейки данной дороги. Для наилучшего обслуживания ячеек к каждому подрайону был прикреплен организатор—ответственный работник района, освобожденный от всякой другой работы, кроме партийной.

Функционировала организованная силами самого района партийная школа.

Партийная неделя в жел.-дор. районе прошла очень хорошо, почти удвоив число членов партии. Поздней осенью 19-го г. в момент разгрома Деникина жел. дороги оказались накануне

остановки из-за отсутствия топлива. Районным комитетом была произведена мобилизация до 80 товарищей на топливную работу, в том числе были и члены районного комитета.

Весной 20-го г. московский комитет по предложению ЦК, основанному на постановлении 9-го с'езда партии об особых экстерриториальных организациях, решил ликвидировать жел.-дор. район передав, обслуживание жел.-дор. ячеек непосредственно территориальным районам, в районе которых они расположены. Полного единодушия в районе по этому поводу не было, часть была против роспуска района, считая, что территориальные районы не могут обслуживать в должной мере партработу на жел. дор., часть товарищей находила ликвидацию своевременной.

Ныне же работавшие в жел.-дор. районе в первые годы революции могут с гордостью вспомнить об этой работе и ее результатах. Наша организация была крайне сплочена и была одной из лучших в Московской организации. Только три района, насколько я помню, за все время моей работы в московской организации ни разу не имели ни одной склоки: это Сокольнический, Пресненский и железнодорожный; ни разу Московскому комитету не пришлось вмешиваться в жизнь района. Зато, с другой стороны, район всегда имел сильное влияние в московском комитете. Не было ни одного состава исполнительной комиссии (бюро) моск. к-та, в который бы не входил товарищ из ж.-д. района, а временами их было два (почти все время Пятницкий, 3 раза в разные периоды Зимин).

Этим в значительной степени район обязан работе старшего из нас по партийной работе тов. Пятницкого, который был фактически главным руководителем нашей работы.

Когда в конце 20-го года московская организация была разложена склокой, окончившейся конференцией, заседавшей временами в двух комнатах, то в районах можно было наблюдать такую картину: во всех без исключения районах железнодорожники были со здоровыми и партийными элементами против элементов разложения. Сокольнический район, в котором были в большинстве железнодорожники, был самым здоровым районом, в Пресненском, Хамовническом районах они были со здоровыми элементами. В Замоскворецком, Баум. районах, где царило разложение, железнодорожники поддерживали здоровые элементы района, на них опирались работники, проводившие линию М. К. Заложенный упорной работой партийный фундамент оказался крепким. Работу района центральный комитет летом 19-го года поставил в пример всем организациям нашей партии.

Николай Зимин.

I/X—1922 г.

Железнодорожный район Московской организации РКП.

I.

Железнодорожный район московской организации Р.К.П. и железнодорожный районный совет рабочих депутатов московского узла.

В мае 1917 г. в райкоме было настолько мало связи с железнодорожниками московского узла, что выборы в ж.-д. районный совет прошли без его участия. Очевидно, не лучше обстояло дело с остальными районами Московской организации, ибо во всех районах мы—большевики—имели незначительное количество наших сторонников. Райком узнал о созыве райсовета от немногих членов района, выбранных в члены этого совета. По примеру представительства соцпартий в московском совете железнодор. райком выделил двух своих членов в качестве представителей в исполком ж.-д. райсовета—пишущего эти строки и тов. Гришина-Аронштама. Явившиеся с мандатами в жел.-дор. исполком райсовета, мы узнали, что как большинство исполкома, так и президиум и, конечно, в том числе председатель его—состоят из с.-р. (с.-р. настолько были уверены в своем безраздельном господстве на жел. дор. московского узла, что они не ввели в исполком райсовета ни одного дельного работника извне. Все с.-р. в президиуме и в исполкоме были с дорог узла).

Мандаты наши были признаны правильными, и я с тов. Аронштамом через несколько дней явились на собрание совета (оно было в парадных комнатах Николаевского вокзала)—там присутствовало 30—40 делегатов. Несмотря на то, что мы сильно опоздали, собрание еще не было открыто, потому что не было ни председателя, ни президиума, и никто не знал ни порядка дня, ни что предпринять, чтобы собрание все же состоялось. С нашим появлением начали раздаваться голоса о том, чтобы собрание было открыто без президиума и председателя, после чего один рабочий мастерских Северной дороги—с.-р. Лукичев предложил избрать председателем этого собрания меня. Несмотря на то, что я отговаривался тем, что я не в курсе дела и т. д., собрание согласилось с Лукичевым, и я очутился

председателем собрания. Какой порядок дня был состряпан—не помню, помню только, что собрание прошло очень оживленно, и мы—я с тов. Ароныштамом—провели решение о переизбрании исполкома и президиума на следующем же заседании. До первого собрания мы думали, что нам придется завоевать совет длительной борьбой, а тут такое легкое начало.

За короткий срок, который остался до вышеназванного собрания, я и Аронштам работали во всю в исполкоме, а райком проводил выборы в райсовет там, где еще их не было. Таким образом из депо или мастерских Люблино Московско-Курской дороги появился т. Амосов, из Перова—Моск.-Каз. дороги Савельев и от других дорог узла появились члены и активные работники ж.-д. района. Мы могли, таким образом, уже приготовиться к предстоящему собранию, что мы, конечно, и сделали.

Председателем второго собрания был вновь избран я. Выборы в исполком прошли благоприятно для нас: прошли несколько членов райкома—Амосов и др., кроме меня и Аронштама; но все же в исполком прошли кроме коммунистов также и с.-р., меньшевики и беспартийные.

Исполком избрал меня председателем, а Аронштама секретарем исполкома, а тем самым и совета, единогласно.

Связи райкома с железнодорожниками ограничивались лишь службой тяги (мастерскими и депо). Служба движения: паровозники, кондуктора (лишь на Александровской и ст. Лихоборы Окружной дороги тогда были хорошие ячейки кондукторов, состоявшие из рабочих, перешедших на жел. дор. во время войны),—сцепщики, стрелочники, также, как служба пути, телеграфа и конторщики, были для райкома недоступны до вхождения представителей райкома в райсовет. Райсовет созывал представителей всех местных комитетов (равнятся завкомам и фабкомам в промышленности) узла. На них ставились вопросы оплаты труда, продовольственные вопросы, распоряжения министра путей сообщения правительства Керенского — вопросы, связанные с организацией профсоюзов, и, наконец, вопросы текущего момента. После того, как московский совет и социалисты-революционеры увидели, что мы—большевики—«захватили» совет—первый прислал инструктора, который неотступно сидел в совете, а соц.-рев. прислали своего представителя — некоего Климина, «старого революционера и каторжанина»—как он себя называл на собраниях. Но все это уже им не помогло — мы укрепились в совете. И им не только не удалось оттуда вышибить нас, но мы с каждым днем не только расширяли связи с железнодорожниками разных служб, но мы еще отвоевывали рабочих от социалистов-революционеров и меньшевиков, так как рабочие на деле убедились, кто действительно защищает интересы пролетариата,—коммунисты или эсеры и меньшевики.

Хочу рассказать один эпизод июльских дней 1917 года в райсовете. Накануне дня появления в газетах гнусной клеветы соц.-рев. и меньшевиков о том, что тт. Ленин и Зиновьев и др. подкуплены немцами,—я уговорился с т. Бухариным о том, чтобы он на собрании райсовета с представителями местных комитетов сделал доклад «о контроле над производством». Но так как я знал, что тов. Бухарина кто-нибудь может по дороге перехватить, я сговорился еще с тов. Сокольниковым, думая, что, кто раньше придет, тот и начнет доклад. Народу собралось много. Пришел раньше тов. Сокольников, который и начал читать доклад (тов. Бухарин пришел уже во время доклада тов. Сокольникова). В прениях принял участие меньшевик—инструктор Московского совета Жуков, который между прочим заявил, что за спиной тов. Ленина и большевиков стоит Вильгельм II (утренних газет я в тот день еще не читал). Эти слова на меня так подействовали, что я забыл, что председательствую на собрании, и крикнул оратору меньшевику: «это наглость и мерзость!» Часть собрания вскочила на ноги—это были конторщики, служащие—социалисты-революционеры и меньшевики—и бросились на нас с кулаками, а рабочие и коммунисты преградили им путь. Это была их последняя попытка ослабить в совете наше влияние, но и она сорвалась для них, ибо собрание кончилось тем, что приняло наши резолюции.

Районный совет играл большую роль в Октябрьские дни и в создании профдвижения на железных дорогах. Об этом я расскажу ниже, но не могу не указать, что после Октябрьской революции райсовет созывал в Москве железнодорожников-депутатов железнодорожных советов и советов общерабочих, несколько раз из губерний всей центральной области и этим связывался и влиял на железнодорожников вышеназванных губерний.

Так как ж.-д. райсовет был вне территории, а к территориальным райсоветам переходило продовольственное дело, жилищный вопрос и все гражданские и военные функции, то для железнодорожников — как потребителей и граждан — положение стало запутанным—они имеют свой райсовет, но он им дать ничего не может. Тогда железнодорожники стали в одно и то же время выбирать и в территориальные райсоветы того района, где они проживали. Но так как на сцену появились железнодорожные профсоюзы, которые приняли от совета чисто профессиональные функции, которые только и остались в ж.-д. райсовете, то на собрании активных работников железнодорожников района было решено, против сильного сопротивления небольшого меньшинства, ликвидировать его. Это было в ноябре 1918 года.

II.

Железнодорожный райком РКП и организация союза мастеровых и рабочих железнодорожников московского узла.

В районном совете нам — членам райкома — приходилось сталкиваться с профсоюзами паровозников, кондукторов, сцепщиков, составителей и стрелочников, осмотрщиков вагонов, телеграфистов, конторских служащих, агентов распорядительного движения и многими другими союзниками. Все они были узко замкнутые, цеховые. Главная масса пролетариев — рабочие мастерских и депо — не были организованы в профсоюзы. Мы сразу увидели, что они, и только они, могут быть фундаментом для коммунистической работы на жел. дор., и посредством них можно будет создать единый профсоюз на железных дорогах. Нами был сделан в этом смысле доклад в райкоме, результатом чего явилось постановление, уполномачивающее меня, Амосова и Аронштама начать работу в этой области. Нами, после решения райкома, было внесено соответствующее предложение в президиум, а потом в исполком райсовета. Последний выбрал комиссию, в которую, если не ошибаюсь, мы все трое вошли, для разработки проекта устава общего профсоюза, после чего комиссия сделала доклад пленуму райсовета. Пленум одобрил как дело создания одного мощного союза, так и нами предложенный проект устава его. Кроме того пленум постановил передать проект на рассмотрение мест, и только после этого создать расширенное собрание совета с участием представителей местных комитетов всех служб для окончательного его принятия. Все это было проделано, но на вышеназванном расширенном собрании совета появились с.-р., во главе с Климиным (их поддерживали немногочисленные меньшевики), которые развели ахинею: на железных дорогах не нужно создавать профсоюзов. Достаточно создать единый союз железнодорожников — от министра до сторожа, иметь местные комитеты, дорожные исполкомы, дорожные и всероссийские с'езды и общий исполком всех железнодорожников. Профсоюзы же, как отдельные по службам, так и общий — совершенно излишни. На расширенном собрании они со своей теорией провалились, но им удалось оттянуть утверждение устава до окончания работ с'езда всех железнодорожников, который заседал в Москве под названием учредительного (сей с'езд имел больше чем на 500 делегатов только двух большевиков. Большинство его состояло из с.-р., меньшевиков, народных социалистов и просто черносотен-

цев. Этот с'езд родил Викжель. На нем были представлены вышеперечисленные «профсоюзы», но и они удалились со с'езда, не будучи согласны с теорией с.-р., которую я описал выше). Так как учредительный с'езд заседал до бесконечности, то второе собрание пленума совета утвердило устав, тем паче, что он был принят почти во всех мастерских и депо Московского узла на общих своих собраниях. Последнее обстоятельство заставило нас взять большой зал Сергиевского Народного Дома—у Бутырской тюрьмы — для учредительного собрания союза. Придя на собрание, созванное ж.-д. райсоветом, мы были очень напуганы отсутствием «учредителей» несмотря на позднее время. У эстрады находилось около 100 человек и то больше всего члены нашего района и совсем не из кого было выбрать правление (после мы узнали, что мастерские и депо выбирали только представителей на это собрание). Наконец, устав был принят, правление выбрано и через некоторое время весь Московский узел службы тяги вошел в союз.

Не могу не отметить, что теория с.-р. о ненужности профсоюза ввела в заблуждение некоторых из членов нашего района, которые все время на собрании в Сергиевском Народном доме старались мешать принятию устава и выборам правления. Я был вынужден пригрозить им в частной беседе обсуждением в райкоме вопроса об их поведении на этом собрании.

Первое делегатское собрание союза в Москве показало, что союз обнимает все предприятия по службе тяги и отчасти рабочих и работниц по службе пути, но не больше. Наша же задача— создать в Москве союз, обнимающий всех рабочих и служащих железных дорог Московского узла, нам не удалась, ибо кроме членов района из других служб никто не записался. Для постоянной работы в союзе райкомом были выделены т. Амосов, Кухмистеров и другие.

III.

Ж.-д. райком РКП и Октябрьские дни.

Структура железнодорожного района была такова, что каждая дорога в пределах окружной дороги составляла самостоятельную единицу — подрайон. Все же подрайоны составляли район. Во всем остальном структура была такая же, как и в других районах Московской организации.

В Октябрьские дни железнодорожный районный совет выбрал военно - революционный комитет: такие же военно - революционные комитеты были и на отдельных дорогах.

Райком целиком переехал в помещение райсовета и партийная боевая пятерка совсем почти слилась с военно-революционным комитетом. Немедленно была приведена в боевую готовность

Красная Гвардия из рабочих на дорогах, часть коих близлежащие дороги присылали в райсовет, где был главный штаб жел.-дор. военно-револ. к-та. Красногвардейцы охраняли дороги и вокзалы, обезоруживали как отдельных членов армии, так и небольшие отряды белогвардейцев.

Революционные комитеты отдельных дорог были в курсе дела всей дороги, к ним попадали все телеграммы и они могли как сами пользоваться телеграфом и телефоном своей дороги, так и контролировать все телефонные разговоры и просматривать телеграммы. Через дорожные военно-революционные комитеты районный военно - революционный комитет, будучи тесно связан с дорожными организациями, был в курсе дела передвижения на всех дорогах войск, отрядов, казаков и т. д., принимал сам меры против их высадки и сообщал в штаб центрального военно-революционного комитета об их передвижениях.

Остановлюсь лишь на нескольких эпизодах из жизни железнодорожного района в те бурные дни. Военно-революционый комитет Москвы и партийная боевая пятерка (из М. К., Окр. Ком. и Област. Бюро), членом которой я был, ничего не знали, что делается в Питере. Этим пользовались эсеры и меньшевики, чтобы распространить самые нелепые слухи о том, что в Питере, мол, большевики побеждены, что всех большевистских вождей перебили и т. д., но независимо от этого, как М. К., так и Московскому Совету и их боевым органам необходимо было во чтобы то ни стало связаться с Ц. К. партии и революционными органами Питера и страны, а центральный телеграф Москвы, несмотря на то, что он был в руках военно-революционного комитета, был в первые дни решительно против нас. Связь с Питером была восстановлена через Северную дорогу—по телефону, а через Николаевскую—по аппарату Морзе и Бодо. На Николаевской дороге (на вокзале в Москве) атмосфера была против нас, но на Северной дороге телефонное сообщение с Питером было целиком в наших руках. Мне самому пришлось быть на вокзале Северной дороги и на телефонной станции полдня и целую ночь. Там мы перехватывали телеграммы Рябцева о присылке казаков в Москву и другие телеграммы. Между прочим нами была перехвачена телеграмма Рябцева о присылке из Ярославля с пристани «Кавказ и Меркурий» винтовок и, кажется, еще других боевых припасов. Туда были посланы военно-револ. комитетом тов. Манцев и еще кто-то. Оружие было там найдено с помощью ярославских товарищей, но последним тоже понадобилось оружие и оно осталось у них. В день взятия Симоновских пороховых погребов красногвардейцами Рогожско-Симоновского и Замоскворецкого районов—товарищами из паровозных мастерских Московско-Казанской ж. д. были замечены вагоны с винтовкам. Они под'ехали с паровозом к вагонам с винтовками, прицепили их и приехали с ними в паровозные мастерские, дав сейчас же

знать об этом центральным боевым органам Москвы. Последние же направили в паровозные мастерские грузовики и все районы получили винтовки с Казанской жел. дороги и патроны из Симонова.

Борьба закипела с новой силой, а без патронов и винтовок борьба сильно затянулась бы.

Утром описываемого мною дня, мне пришлось тогда быть в партийной боевой пятерке, в Коммерческом Институте в Замоскворечьи (теперь Институт имени Карла Маркса и Энгельса).

К нам приходили из всех районов с заявлениями, что у них патроны на исходе даже для малого числа винтовок, которые у них тогда были.

Думаю, что даже эти несколько фактов, сообщенные мною, уже дают картину работы райкома в Октябрьские дни в Москве.

IV.

Железнодорожный район РКП и Викжель.

После 40 дней и стольких же ночей всероссийский учредительный с'езд железнодорожников кончил, наконец, свою работу. После него его органом остался Викжель (Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожников), который выбрал местом своего пребывания Москву, а не Питер, очевидно, потому, что в Москве тогда, да и теперь, был самый большой железнодорожный узел (11 дорог).

Единственной заслугой учредительного с'езда было то, что после этого долгого сидения они высидели тариф оплаты труда на дорогах, который правительство Керенского (тогда оно уже состояло из с.-р. и меньшевиков) отказалось провести; а местные организации Викжеля настолько давили на него, что он вынужден был об'явить хотя бы половинчатую забастовку, несмотря на то, что в Викжеле были тоже меньшевики и с.-р. в большинстве. Забастовка кончилась компромиссом и только после победы большевиков в октябре ВЦИК второго созыва 2-го декабря 1917 года декретировал тариф, принятый учредительным с'ездом. В Москве райкому пришлось сейчас же столкнуться с Викжелем: с'езд ввел в пользу Викжеля один процент членского взноса с каждого железнодорожника и этот процент высчитывался механически, прямо бухгалтерией железных дорог, и передавался Викжелю и его периферийным органам управлениями дорог. Мастеровые и рабочие московского узла платить не хотели и члены правления союза мастеровых и рабочих были за то, чтобы не платить. А это было равносильно об'явлению войны Викжелю. Мнения разделились. Пришлось поставить вопрос об отношении к Викжелю (ни М. К., ни Ц. К. РКП не давали тогда директив, как относиться к Викжелю). У них было работы и без Викжеля.

Помню, когда я был в середине октября 1917 г. послан М. К. в Питер (в Ц. К.), то товарищ Бубнов мне сказал, что ЦК постановил усилить работу среди железнодорожников и что ЦК для этой цели выделил его и еще одного товарища (фамилию забыл) и что ЦК, для работы среди питерских железнодорожников, назначил тов. Москвина, с которым тов. Бубнов меня и познакомил.

Я думаю, что это решение ЦК было принято после того, как некоторые члены ЦК были против выступления в октябре, мотивируя тем, что железнодорожники и работники почт и телеграфов могут выступить против октябрьского переворота.

Московское правление профсоюза мастеровых и рабочих во главе с тов. Амосовым стояли за то, чтобы членские взносы не уплачивать и открыть кампанию против Викжеля на митингах и собраниях под лозунгом не платить и тем самым взорвать Викжель извне. Пишущий эти строки, наоборот, стоял за то, чтобы «взорвать» Викжель «изнутри», мотивируя это тем, что при всеобщих выборах по всей России на всех дорогах при всеобщем, равном, прямом и тайном голосовании мы—большевики—провели только двух делегатов, значит мы еще слабы на дорогах, нужно создать опору по всей России в лице союза мастеровых и рабочих,—тогда можно будет об'явить войну Викжелю, пока же нужно войти во все организации Викжеля на местах и внутри работать, приобретая влияние на широкие слои железнодорожников.

Райкомом было созвано широкое собрание активных работников нашего района, которое выслушало меня и тов. Амосова. После обстоятельных прений громадным большинством собрание приняло тактику взрывания Викжеля изнутри. Внутренняя спайка в нашем районе была настолько велика, что все товарищи, которые были против этого решения, в том числе и тов. Амосов, взялись энергично за работу взрывания Викжеля изнутри.

V.

Райком, всероссийский профсоюз мастеровых и рабочих и чрезвычайный с'езд железнодорожников.

В то время, когда мы в Москве пытались создать общий жел.-дор. профсоюз всех служб — питерские товарищи организовали профсоюз мастеровых и рабочих Питерского узла. Оба союза, связавшись между собой, решили координировать свои действия над созданием всероссийского союза мастеровых и рабочих.

Главари соц.-рев. и меньшевиков, испугавшись ухода представителей профессиональных, узко корпоративных союзников,

пошли им на уступки в конце учредительного с'езда, о котором шла речь выше. Они признали профессиональные союзы на железных дорогах законными организациями, имеющими право на существование, в знак чего представители всех тогда существовавших союзов были введены в Викжель. В самом Викжеле организовалась рабочая группа, которая очень сочувственно отнеслась к организации всероссийского союза мастеровых и рабочих.

В сентябре 1917 года в Москве, в помещении Викжеля, собрались пять человек, которые открыли заседание, об'явив себя организационным бюро по созыву с'езда мастеровых и рабочих. То были 2 представителя от профсоюза железнодорожников всех служб (фактически только мастеровых и рабочих) Московского узла—тов. Амосов и я, 2 представителя от профсоюза мастеровых и рабочих Питерского узла—т.т. Ананичев и Гаврилов и один представитель от рабочей группы Викжеля — рабочий Анюточкин (потом его заменил тов. Вомис, а перед с'ездом тов. Бальбатов—большевик).

На втором собрании организационного бюро был установлен срок созыва и место с'езда (местом с'езда была определена Москва), метод и пропорция для выборов. Обо всем этом даны были обстоятельные телеграммы через Викжель по всей сети Российских железных дорог.

Как после показал самый с'езд, который пришлось отодвинуть на 10 дней и перенести в Питер, ходом последующих событий Октябрьской революции, обращение организационного бюро по созыву с'езда мастеровых и рабочих было встречено по всей обширной России в мастерских и депо весьма сочувственно, ибо на с'езде были представлены все дороги, даже самые дальние тогдашней России, как-то: Владивосток, Восточно-Китайская ж. д., Кавказ, Туркестан и пр.

Первоначальная идея при организации профсоюза мастеровых и рабочих в Москве создать из него фундамент для будущего об'единенного профсоюза железнодорожников всех служб, идея, которая так-таки и осуществилась в марте 1919 года (об этом будет ниже)—расширилась. Перед нами уже встал вопрос о создании на железных дорогах фундамента рабоче-крестьянской советской власти. Последнее было тем более необходимо, что во главе всех союзов, почти во всех дорожных исполкомах (за очень малыми исключениями) и в Викжеле еще сидели и после Октябрьской революции с.-ры и меньшевики, а кое-где просто кадеты и черносотенцы в большинстве. А что от них можно было ожидать—показала позиция Викжеля в октябрьском перевороте. Чрезвычайный с'езд всех железнодорожников был назначен Викжелем на 20 декабря 1917 г. Организационное же бюро назначило с'езд мастеровых и рабочих на 10 декабря для организации сил пролетарских элементов против бур-

жуазных, мелкобуржуазных и черносотенных элементов железнодорожников, руководимых с.-р. и меньшевиками, с целью, если нужно будет, противопоставить с'езд мастеровых и рабочих общему с'езду всех железнодорожников. Ж.-д. райкому Р.К.П. было ясно, что такой с'езд надо организовать. Было созвано собрание активных работников ж.-д. района. Все вышеизложенное было собравшимся об'яснено и самых активных товарищей райком направил перед с'ездом по всем дорогам Московского узла, начиная от Москвы до конца каждой дороги. Результат был блестящий. Как Московский узел, так и московские дороги целиком дали большевиков, членов партии, и большевиков рабочих, хотя без партийных книжек, но считающих себя большевиками. Они все почти приехали в Москву, и, перед их от'ездом в Питер, райком созвал их всех и вместе с ними обсудил как организацию, так и порядок дня с'езда и его значение для советской власти. Ядро, фундамент для с'езда, было уже создано в Москве. 11 декабря я, как член организационного бюро, выехал в Питер для организации фракции на с'езде. Делегаты почти все уже приехали и оказалось, что 10/XII 17-го года уже состоялось первое заседание фракции с'езда, а с открытием его ждали только меня, ибо по предложению москвичей вся фракция наметила меня в председатели с'езда.

На с'езде в конце его работ было около 300 делегатов; из них приблизительно $^4/_5$ были большевики. Беспартийных было очень мало. Правых с.-ров не было совсем, левых с.-ров было около 30 человек. Столько же имели меньшевики, и то они делились на правых меньшевиков и новожизненцев. С'езд прошел поразительно дружно. Он целиком стал на сторону советской власти, осудил решительно позицию Викжеля во время Октябрьской революции. Приняв устав союза и выбрав правление союза, с'езд отправил на общий чрезвычайный с'езд всех железнодорожников 78 делегатов из расчета 1 делегат на 5 тысяч членов союза, представленных на с'езде мастеровых и рабочих. Делегаты эти, совместно с правлением союза, получили право действовать от имени всего с'езда, если чрезвычайный с'езд не станет на точку зрения советской власти.

Остановлюсь вкратце на чрезвычайном с'езде. В начале на этот с'езд явилось около 700 чел. Кого только там не было! Были представлены все—от «стрелочников до министров». С'езд имел до 10 фракций и групп: кадетов, н.-с., правых с.-р., правых меньшевиков интернационалистов и «профессионалистов» — на правой стороне; большевиков и левых с.-р. на левой стороне с'езда и новожизненцев—в середине.

Тем, что в эту кашу были влиты 78 делегатов, хорошо спаянных совместной и дружной работой и знавших, что они хотят, сразу же та фракция, к которой они примкнули, заняла господствующее положение на с'езде. Это была, конечно, фрак-

ция коммунистов. Ни одна фракция не имела большинства, но большевики были сильнее, чем самая большая фракция с'езда— с.-р., меньшевики и н.-с. вместе взятые.

Чрезвычайный с'езд должен был быть использован по расчетам с.-р. и меньшевиков в защиту учредительного собрания: как только он открылся, с.-р. внесли предложение, гласившее: с'езд об'являет место своих заседаний экстерриториальным, а потому требует, от кого это следует, гарантию для всех выступающих на нем, что они не будут арестованы и—пр. белиберда. Фракция большевиков и левых с.-р. решительно высказались против предложения (фракция большевиков вообще была против решения принципиальных вопросов до проверки мандатов).

С'езд большинством голосов принял предложение с.-ров. Тогда фракция большевиков дружно, со знаменем с'езда мастеровых и рабочих и с пением «дружно, товарищи, в ногу», покинули с'езд, за ними нерешительно пошли левые с.-р., а новожизненцы, когда увидели, с кем они остались в зале, тоже примкнули к нам. Пафос с.-р. и меньшевиков сразу пропал и они свою резолюцию взяли обратно.

После 4-х дней дискуссии, в которой участвовали лидеры всех партий (Чернов, Церетелли, Чайковский, Мартынов и многие другие), поименным голосованием за и против учредилки с'езд большинством 12-ти голосов высказался за учредилку (с'езд предоставил право голоса всем членам Викжеля, которые не были выбраны на с'езд, несмотря на протесты нашей фракции. В этом голосовании принимали участие 31 член Викжеля. Из них голосовали 22 за Учредилку и только 9 за власть советов). Большевики, за ними и левые с.-р. и часть новожизненцев покинули с'езд и на завтра же об'явили себя чрезвычайным с'ездом. С с.-р. остались одни бывшие «генералы» без армий. Как они, так и меньшинство с'езда обратились после раскола к железнодорожникам. Огромное большинство пролетарских и полу-пролетарских элементов (против учредилки голосовали, кроме представителей союза мастеровых и рабочих, также почти целиком, если мне память не изменяет, представители союза младших служащих: сцепщики, составители и стрелочники, больше половины телеграфистов и меньше половины машинистов, все же остальные главари союзов голосовали за учредилку) сразу откликнулось на призыв меньшинства с'езда, т.-е. большевиков, левых с.-р. и группы левых интернационалистов (новожизненцев). Это отрезвило как с.-р. и меньшевиков, так и профессионалистов, которые остались с ними. Последние пытались сговориться с меньшинством, об'явившим себя с'ездом, но безуспешно. На железных дорогах политически они были уже мертвецы—тогда «генералы» засели в оставшиеся еще тогда под их влиянием профсоюзы. Они организо-

вали федеративный совет под названием «Всопрофжель». Об этом учреждении придется еще сказать несколько слов ниже.

Чрезвычайный с'езд, открывшийся после раскола, занялся обстоятельной работой. Он принял новый тариф заработной платы, который был утвержден советской властью, принял положение об органах на железных дорогах и выбрал центральный орган — Викжедор (последний выделил коллегию НКПС и наркома, которые были утверждены совнаркомом).

Некоторых активных членов из бюро фракции большевиков чрезвычайного с'езда сильно волновало то обстоятельство, что нам не удалось получить большинство на с'езде и что мы не дотянули еще на 12 голосов,—тогда не было бы раскола, ибо с.-р. и меньшевики и другие, будучи в меньшинстве, не ушли бы. Достигнуть мы могли бы этого, ибо, несмотря на то, что во фракции была довольно строгая дисциплина, кое-кто во время бесконечных дискуссий отправился домой за провизией и бельем (делегаты двух с'ездов провели в Питере почти два месяца), таким образом, конечно, кое-кто при голосовании отсутствовал. Я тогда не жалел об этом и теперь, спустя 5 лет, вижу, что жалеть не о чем было, ибо, если бы тогда, в послеоктябрьские дни, нашей партии не удалось бы определенно и ясно по вопросу о пролетарской диктатуре противопоставить пролетарские элементы буржуазным и мелкобуржуазным элементам на жел. дор.[1]), то после это было бы очень трудно сделать, как показывает опыт Германии и Америки, где и по сей день имеются такие же союзы отдельных служб, как это было у нас в эпоху Керенского.

VI.

Железнодорожный партком и Викжедор.

Несмотря на то, что фракция Викжедора была подчинена не райкому, а непосредственно ЦК РКП, а впоследствии фракция цекпрофсожа была подчинена фракции ВЦСПС, почти все крупные принципиальные вопросы обсуждались в райкоме и на собраниях активных работников, а иногда и на делегатских

---

[1]) В те дни из железнодорожников высшие служащие: инженеры, техники, начальники дорог, служб и станций, а также и телеграфисты больше половины, высшие конторщики, агенты распорядительного движения и отчасти паровозные машинисты определенно шли против нас. Полу-пролетарские элементы—часть кондукторов, проводники, курьеры, сцепщики, составители, стрелочники после небольших колебаний пошли за пролетарской частью железнодорожников.

собраниях, и после окончательных решений проводились через общее собрание района. Иначе и не могло быть. Из вышеизложенного уже видно, что Москва представляет собой самый крупный узел российских железных дорог.

Так как во всех всероссийских железнодорожных выборных органах было не мало членов президиума и райкома, а остальные члены этих органов входили в железнодорожный район, то, естественно, что крупные шаги этих организаций обсуждались в райкоме и после проводились среди железнодорожной массы узла.

Положение Викжедора было странное, он занимался вопросами управления дорог, но для этого существовали наркомпуть и коллегия НКПС. Он ведал вопросами труда и быта на железных дорогах, но для этого же существовали профсоюзы.

Для того, чтобы понять это противоречие, нужно принять во внимание, что Викжедор существовал в 1918 г., когда все административные органы на железных дорогах были слабы и неоформлены. Пролетарско-классового профсоюза всех железнодорожников еще не было, а существовали многочисленные корпоративные союзы отдельных служб, которые тогда были против советской власти за исключением, конечно, союза мастеровых и рабочих, который работал все время своего существования дружно вместе с Викжедором. Можно даже удивляться, что на железных дорогах в течение только одного года отмерло столько многочисленных организаций и выросли и окрепли как НКПС, с одной стороны, так и об'единенный профсоюз (при сильной поддержке Викжедора)—с другой. На отдельных дорогах существовал исполком, выбранный всеми железнодорожниками, в прифронтовой полосе создавались военно-революционные комитеты, с теми же функциями, как и выборные исполкомы. Исполком назначал коллегии для руководства дорогой (спустя некоторое время он стал уже назначать комиссаров дорог, служб и т. д.). В участках конструкция была почти такая же. Эти исполкомы имели такие же функции, как Викжедор, ибо они были его периферийными организациями. Викжедор назначал коллегию, в начале перед ним ответственную, намечал наркома, который утверждался ВЦИК, вырабатывал положение об управлении дорогами сети, которые утверждались ВЦИК, посылал представителей на с'езд советов (10 делегатов), к нему перешли школы, бывшие в ведении министерства путей сообщения, работа собеза на дорогах, он определял норму оплаты труда, перерасчетов, оплату сверхурочных, организовывал врачебные службы на дорогах и ведал культработой.

Справлялся ли Викжедор и его периферийные организации со всей этой работой? Он справлялся не хуже и не лучше, чем

многие организации совласти. Тогда дороги целиком и быстро перешли к советским органам на дорогах без заминок, благодаря энергичным и самоотверженным действиям периферийных органов Викжедора на местах и работе самого Викжедора в центре, благодаря чему на ж. д. саботаж был, пожалуй, меньший, чем в промышленности. Дороги—плохо ли, хорошо ли, но все-таки справлялись с теми заданиями, которые на них возлагались страной.

Был один критический момент, когда надо было во что бы то ни стало вывести через Казанскую, а главное, Рязано-Уральскую ж. д. хлеб с Поволжья при наступлении чехов и проч. банд. Почти все члены Викжедора и активные работники отправились на места погрузки по линиям следования продовольствия.

При двойственной власти — коллегия, назначенная Викжедором, и нарком, назначенный ВЦИК, — неизбежны были трения. Однажды они были настолько велики, что райком, совместно с фракцией Викжедора, созвал широкое собрание активных работников НКПС, Викжедора, профсоюзов и района, где вопросы о методах управления железными дорогами обсуждались, где тов. Кобозев, как нарком пути, и фракция Викжедора изложили свои взгляды на организацию дорог и сущность разногласия между ними. На этом собрании присутствовал также секретарь ЦК РКП—покойный товарищ Свердлов. По его предложению, вопрос кончился компромиссом, но большинство собрания было на стороне Викжедора.

Второе собрание, такое же большое, было тогда, когда тов. Невский стал наркомом. Это было накануне созыва об'единенного с'езда профсоюзов ж. д. На этот раз конфликт был между НКПС, начальники управлений которого вмешивались в отдачу распоряжений, касающихся оплаты труда и т. д., и профсоюзами и фракцией Викжедора. Собрание единогласно стало на сторону профсоюзов и Викжедора и, наконец, при вступлении тов. Красина в НКПС, как наркома, было опять созвано собрание активных работников, где тов. Красин изложил свою программу управления железными дорогами и взаимоотношений с рабочими организациями. Спорными вопросами в его программе было—упразднение коллегиальности, введение единоличного управления в центре и на местах.

Это было в начале 1919 г. Он встретил оппозицию лишь маленькой части собрания. Райком и активные работники профессиональных союзов были на стороне программы тов. Красина. Этим было облегчено проведение ее в жизнь в московском узле и на всех дорогах республики.

VII.

Райком и всероссийская конференция железнодорожников-коммунистов.

В конце предыдущей главы я забежал немного вперед, затронув вопрос о вступлении в НКПС, в качестве наркома, тов. Красина и о его программе. Среди железнодорожников-коммунистов Советской России во вторую половину 1918 года (Поволжье, Сибирь, Туркестан, Кавказ и Дон были у белых) господствовала полная неразбериха по двум главным вопросам тогдашнего времени: о форме управления дорог, а в соответствии с этими—какие организации должны существовать на дорогах и нужны ли профсоюзы на дорогах в Советской России. Еще до появления тов. Красина практика многовластия на дорогах заставила многих, главным образом питерский узел, призадуматься над устранением такого положения. С другой стороны, на дорогах, близких к фронтам (Рязано-Уральская, Юго-Восточная, Курская и др.), знали, что среди железнодорожников, сторонников советской власти, того периода не было еще большого количества опытных и дельных администраторов, которые бы могли руководить единолично без коллегии и без поддержки исполкомов дорог, и что таким образом придется прибегнуть к помощи спецов, а последние ежедневно удирали к белым, были с последними в постоянных сношениях и саботировали кое-где. Передать им руководство на дорогах означало бы выпускать из рук завоевания революции — так думали товарищи вышеперечисленных дорог.

Большая часть железнодорожникиков-коммунистов, занимавших административные посты на дорогах, думали, что при советской власти на дорогах излишни профсоюзы, ибо о рабочем классе заботится рабоче-крестьянская власть. Тем паче такие «профсоюзы», которых существовало тогда на железных дорогах целых 14 и во главе которых стояли с.-р., меньшевики и кое-где черносотенцы. Наши товарищи—администраторы игнорировали их, не давая им помещения для союза, иногда даже выкидывая их из помещения, принадлежащего дорогам. Они отказывались платить освобожденным для союзной работы, и нередко освобожденные исключались из списков служащих на жел. дорогах. Все вышеизложенное не способствовало расцвету классово-профессионального движения на дорогах сети. Для установления единообразной формы управления дорогами и для устранения ненормального отношения активных элементов железнодорожных администраторов к профдвижению, фундамент которого был уже положен в лице союза мастеровых и рабочих, была созвана всероссийская конференция железно-

дорожников-коммунистов железнодорожным райкомом и фракцией Викжедора, с согласия ЦК РКП.

Конференция была открыта в начале сентября 1918 года. На ней присутствовали представители ячеек всех дорог, бывших тогда в Сов. России. Порядок дня конференции, кроме двух вопросов, о которых я уже говорил выше, пополнился еще вопросами о кооперации, страховании, докладами Викжедора, НКПС и вопросом об организационной структуре партийных железнодорожных организаций. Ко времени открытия конференции НКПС созвал комиссаров дорог и округов для рассмотрения вопроса о форме управления дорог. Чтобы этот кардинальный тогда вопрос не решать самостоятельно, так как почти все комиссары были коммунистами, этот вопрос рассматривался вместе с ними. Райкомом и фракцией Викжедора были подготовлены докладчики и резолюции по всем вопросам порядка дня. Указанные резолюции были все почти единогласно приняты конференцией, кроме проекта об управлении дорог. Должен отметить, что проект этот был составлен комиссией из представителей райкома, фракции Викжедора и коллегии НКПС. Одобренный всеми вышеназванными органами и принятый большинством ²/₃ конференции после выслушания трех докладов, обширных прений и голосования трех проектов, о которых скажу несколько слов, ибо остальные вопросы, в том числе и вопрос о профдвижении на дорогах, споров не вызывали никаких. Вышеназванная комиссия для составления проекта положения об управлении дорог, зная, что питерский узел за единоличие и за уничтожение всех исполкомов и ревкомов на дорогах, и учитывая взгляды рязано-уральцев, юго-восточников, курян и др., которые были против единоличия и против уничтожения исполкомов,—выработала проект, в котором имелось единоличное управление и единоличная ответственность перед НКПС и остались временно ревкомы и исполкомы для ограниченных функций, без права вмешиваться в распоряжения НКПС и административных органов на дорогах. Согласиться с питерцами комиссия не могла, ибо, уничтожая исполкомы, нужно было иметь иные органы для принятия от них их функций, которыми они обладали и плохо ли, хорошо ли, выполняли. Таким органом мог быть единый профсоюз на дорогах, но его еще не было—его конференция должна была помочь создать, что она и сделала [1]). В то же время комиссия не могла согласиться с оставлением исполкомов и ревкомов полными хозяевами на дорогах,

---

[1]) Резолюция о создании единого пролетарско-классового профсоюза всех железнодорожников была принята конференцией единогласно, а после конференции все ячейки РКП на всех дорогах Сов. России повели энергичную подготовительную работу в этом направлении, которая дала очень хорошие результаты.

ибо на некоторых дорогах исполкомы и ревкомы думали, что дороги, на которых они работают, существуют для них только, а не для всей Советской Республики. Чтобы не быть голословным, приведу хотя бы один факт: в мае или июне 1918 года я был ЦК РКП послан в Астрахань и Поволжье по партийному делу, а Викжедором и НКПС на Рязано-Уральскую железную дорогу для наблюдения за правильным и быстрым продвижением продовольственных грузов. На Рязано-Уральской дороге не хватало паровозов и НКПС отдал распоряжение об отправке паровозов с других дорог. Другие же дороги, которых касалось распоряжение об этом, или совсем на него не откликнулись, или послали в большинстве случаев такие паровозы, которые рязано-уральцам пришлось еще таскать. Помочь за негодностью они никак не могли. Проект питерцев был отвергнут огромным большинством, проект рязано-уральцев менее значительным большинством, $^2/_3$ (кажется 93 голосами) был принят проект комиссии. Конференция дала очень хороший результат. ЦК утвердил все ее решения, а ВЦИК декретировал положение об управлении на железных дорогах.

VIII.

Райком РКП и об'единенный профсоюз железнодорожников всех служб.

В начале 1918 года в области профдвижения на российских железных дорогах существовал Всепрофжель, об'единявший все союзы отдельных служб на федеративных началах, кроме союза младших служащих, не связанный с пролетарскими союзами России на местах (с губпрофсоветами) и в центре (с ВЦСПС), с одной стороны, и всероссийский союз мастеровых и рабочих (к которому после раскола на чрезвычайном с'езде примкнул большой союз, состоящий из пролетарских и полупролетарских элементов—союз младших служащих), как в центре, так и на местах тесно связанный с пролетарским профдвижением Сов. России. Несмотря на то, что союз мастеровых и рабочих был еще очень молод, а во многих местах он еще тогда не имел своих отделений, он быстро окреп, связался с местами и стал руководящим и об'единяющим центром не только мастеровых и рабочих, но и всех пролетарских элементов железнодорожников.

Для того, чтобы завоевать профдвижение на дорогах целиком, необходимо было войти во внутрь Всепрофжеля, войти в соприкосновение с главарями его и отдельных профсоюзов, чтобы через их головы получить возможность иметь дело с членами их союзов, которые были для нас, коммунистов, тогда недоступными. Фракция коммунистов центрального правления

мастеровых и рабочих, с согласия и одобрения райкома (в правлении было 5 членов райкома и несколько активных работников района) решила войти в Всопрофжель под условием, что последний войдет целиком в ВЦСПС и подчинится всем его решениям и исключит из всех союзов высший персонал и всех тех, которые раньше, до революции, имели дело с приемом и увольнением рабочих и служащих на дорогах.

Всопрофжель, после длительных переговоров, наши ультимативные требования принял, союз мастеровых и рабочих и кондмаджель вошли в него. Это было в марте и апреле 1918 г. Для определения категорий, подходящих к вышеназванному второму требованию, была создана комиссия, в которую вошли товарищи Амосов и я от союза мастеровых и рабочих. Я до сих пор не могу без смеха вспомнить о работах этой комиссии, как представители 9-10 союзиков уверяли, что у них членами состоят только классово-пролетарские элементы.

Всопрофжель являлся тогда настоящим парламентом: союз мастеровых получил пропорционально числу своих членов 16 мест, а всех их было в пленуме, кажется, 56. Если считать членов всех центральных всероссийских комитетов, всех союзников, то набралась бы пара сотен членов. Президиум же состоял из 5 или 7 человек. Это было в центре, а на дорогах существовали профсоветы с таким же представительством, как во Всопрофжеле, но в уменьшенном размере.

Все лето прошло для союза мастеровых и рабочих в лихорадочной работе, несмотря на то, что активные работники его были часто отвлекаемы другой работой в советских и партийных органах и в стране. Работа в Всопрофжеле оживилась с вхождением двух союзов, о которых я говорил выше, и еще потому, что секретарем его сделался тов. Лозовский, старый и хороший профессионалист (тов. Лозовский в то время не был членом нашей партии, партии коммунистов, он стал тогда во главе своей партии—левых эсдеков интернационалистов), но, несмотря на это оживление, союзики, входившие во Всопрофжель, были решительно против об'единения всех союзиков в один мощный, централизованный профсоюз, а профессионалист—тов. Лозовский их в этом поддерживал.

В октябре 1918 года союз мастеровых и рабочих созвал всероссийскую конференцию. На этой конференции выяснилось что на местах в органы союза кое-где входят рабочие службы пути, техники вагонов и что тяга к об'единению на местах очень велика. Конференция постановила перестроить всю организацию союза с линейной (по дорогам) на окружную систему, дабы органы союза могли ближе и теснее слиться с общепролетарскими союзами на местах и, чтобы уничтожить железнодорожный сепаратизм, она разрешила на местах, не дожидаясь общего об'единения всех союзиков в центре, об'еди-

няться, а там, где это не удастся—принимать в члены союза мастеровых и рабочих всякого, кто только захочет вступить из других железнодорожных союзов. Этим мы думали заставить остальные железнодорожные союзики об'единиться на местах с союзом мастеровых и рабочих. Лозунги конференции были приняты всерьез, и союзики стали об'единяться и перестраиваться по округам. Такое об'единение произошло на Пермской дороге в Курске и в Питере.

Перед созывом окружной конференции всех служб в Питере во Всопрофжеле был большой день. Лидеры всех союзиков всполошились, заметив волну об'единения, идущую снизу, а не сверху,—этак, мол, об'единение пройдет без федераций и без отдельных касс взаимопомощи для отдельных союзиков. Они все требовали от союза мастеровых и рабочих прекращения сепаративных действий, а от президиума Всопрофжеля они требовали запрещения Питерской конференции. Большой день кончился тем, что была принята резолюция, предложенная мной и гласившая, что надо послать кого-либо в Питер на конференцию, ознакомиться с тем, что там делается, а потом уже иметь суждение по вопросу сепаратизме мастеровых и о процессе об'единения снизу. Всопрофжель командировал двух своих членов—меня—„сепаратиста", и тов. Лозовского, как члена президиума и „антисепаратиста" (это было в ноябре или декабре 1918 года) Для делегатов союза мастеровых и рабочих была тогда непонятна и неожиданна позиция т. Лозовского. Он поддерживал не нас, действовавших неуклонно в сторону создания единого, мощного и крупного профсоюза железнодорожников с присоединением его к пролетарско-классовому общероссийскому движению и с уничтожением сепаратизма железнодорожников, а поддерживал лидеров узко-корпоративных союзиков с сепаратистскими стремлениями отделиться от всероссийского пролетариата и создать на железной дороге свое государство в Советской России. Больше того, когда в порядок дня Всопрофжеля однажды был внесен вопрос о красном терроре, тов. Лозовским была произнесена „душураздирающая" речь о необходимости включения этого вопроса в порядок дня, но даже политические мертвецы, которые были на собрании, отклонили его предложение.

На питерской конференции товарищу Лозовскому и его сторонникам не повезло (кроме официальных представителей Всепрофжеля туда поехали представители ЦК союзиков). Конференция избрала меня председателем и этим уже было определено, за кем идет большинство ее. Несмотря на то, что тов. Лозовский сделал обширный доклад о задачах профсоюзов и деятельности Всопрофжеля, его предложение — отложить об'единение до всероссийского с'езда железнодорожников было отклонено, вопрос об об'единении немедленно прошел. Но,

так как тов. Лозовский и его сторонники все же внесли разлад среди части конференции (среди телеграфистов и машинистов), то мы охотно приняли предложение тов. Лозовского о перенесении этого вопроса на обсуждение и решение президиума ВЦСПС, ибо мы были уверены, что ВЦСПС станет на нашу сторону, что в действительности и случилось. В конце декабря 1918 г. вопрос об общем с'езде всех железнодорожных профсоюзиков стал актуальным. Вопрос этот был поставлен в порядок дня Всопрофжеля. Собрание было очень многочисленным и бурным (на нем участвовали и товарищи московского узла). Обе стороны мобилизовали все свои силы. Доклад сделал не то т. Лозовский, не то т. Платонов (предвсопрофжеля), а содоклад был сделан мною. Мои тезисы были приняты небольшим большинством (кажется на этом же собрании был переизбран президиум, давший равное число мест нам и нашим противникам). Один же из избранных товарищей, который мог дать перевес в ту или другую сторону, был сочувствовавший коммунистам, но мы не стремились к захвату Всопрофжеля и быть за него ответственными перед с'ездом. Было определено время общего с'езда на середину февраля 1919 года. Тезисы организационные, как наши о создании централизованного союза без секций и отдельных касс с одним ЦК, выбранного по деловому признаку, но с вводом в него представителей всех служб, так и тов. Платонова с оставлением секций и пр., были напечатаны и широко распространены (наши тезисы были опубликованы и в Известиях Викжедора). Была создана комиссия для выработки устава, но работа не подвигалась, ибо сегодня принимали пару параграфов, а завтра они уже были опрокинуты теми, кто посылал представителей в эту комиссию. Это заставило нас заготовить самостоятельно устав. На основании принятых тезисов мне было поручено составить проект устава, что и было исполнено. Устав был одобрен фракцией Викжедора, райкомом и правлением союза мастеровых и рабочих. От имени последнего он был опубликован и распространен. Перед общим с'ездом состоялся с'езд всех отдельных союзов служб, в том числе и с'езд мастеровых и рабочих. Он был многочисленным (свыше 300 делегатов). На нем было человек 30 беспартийных и 16 или 19 сторонников т. Лозовского—левых интернационалистов. Остальное количество делегатов составляли коммунисты. С'езд целиком принял устав, предложенный ЦК союза (за него голосовали даже сторонники тов. Лозовского, несмотря на то, что он был на с'езде и выступал на нем). Если мне память не изменяет, с'езд мастеровых послал на общий с'езд 200 делегатов, из коих все были коммунисты, за исключением нескольких левых интернационалистов, пропорционально выбранных. Но и остальные с'езды отдельных служб были для нас, коммунистов, очень благоприятны. Так, у кондмаджель коммунисты составляли ровно половину, у машинистов немного меньше $^1/_3$, у кон-

торских служащих больше одной трети и у телеграфистов больше половины, но это были особенные коммунисты—для них свой собственный союз был дороже дисциплины фракции. Они просили разрешения у фракции РКП общего с'езда голосовать против централизованного союза, что фракция, конечно, не дала. Тогда они под смех членов фракции коммунистов удалились со с'езда. Дисциплина во фракции была очень крепка и фракция не нуждалась в их голосах. С'езд был бурным. Он окончился совсем не так, как мог бы кончиться, если бы представитель ВЦСПС т. Томский, боясь ухода телеграфистов и машинистов, не заставил бы нас пойти на оставление шести секций с подсобными функциями и на создание ЦК союза по фракционно-секционному принципу. Жаловаться мы не могли. Работа шла дружно, несмотря на то, что в ЦК союза (Цекпрофсож) были с.-р., меньшевики, интернационалисты и просто „беспартийные". Коммунисты составляли большинство. Разногласия были по политическим вопросам, но дружной работе они не очень мешали. К тому же не прошло и года, как мы были утешены, ибо секции за ненадобностью сами распались, а большинство инакомыслящих вошли в компартию (кстати на фракции с'езда Цектрана в марте 1921 г. я встретил, в качестве ее членов, всех злейших наших врагов, о периоде борьбы с которыми у меня идет речь, начиная с бывших правых с.-р. и кончая левыми интернационалистами. Я надеюсь, что всероссийская чистка в нашей партии кое-кого из них поставила вне рядов ее).

Первым делом ЦК об'единенного союза стал организовывать и об'единять свои отделения на всех станциях всей сети и распускать, в изобилии существовавшие на дорогах, организации. Одновременно с этим шла борьба за уничтожение всех остатков Рухловского отдельного царства на дорогах. Цекпрофсож стал передавать школы, медико-санитарное дело, страхование и т. д. соответствующим органам советской власти. Фракции Цекпрофсожа вместе с райкомом не мало пришлось бороться на дорогах в московском узле с с.-рами, левыми и правыми, меньшевиками и просто черносотенцами, которые появлялись на сцену в самые трудные моменты для советской власти, но это уже были почти последние вспышки их. Они все были побеждены бесповоротно. Железнодорожники вошли в семью российского пролетариата и вместе с ним боролись на всех фронтах, как на военном, так и на трудовом. В конце этой статьи я не могу не упомянуть о первой гражданской мобилизации железнодорожников. В апреле—мае 1919 года положение на военных фронтах было неважным для советской власти. Не помню кем была создана комиссия для изыскания категорий производств, из которых возможна мобилизация рабочих. В этой комиссии от ВЦСПС были тов. Лозовский, Глебов-Авилов и, кажется,

тов. Томский, от металлистов тов. Козелев, а от железнодорожников—я.

Во время войны царское правительство железнодорожников не мобилизовало. Советская власть тоже почему-то освободила их от мобилизации. В вышеназванной комиссии я предложил выяснить: нельзя ли будет мобилизовать несколько категорий железнодорожников. Я тогда имел в виду, что во время войны штаты на дорогах сильно разбухли и что на немногочисленных, оставшихся в Сов. России дорогах, тогда имелась масса эвакуированных железнодорожников и приписанных к дорогам. Комиссия поручила мне этот вопрос выяснить. Бюро фракции Цекпрофсожа и исполнительная комиссия райкома одобрила мое предложение об исследовании этого вопроса, которое дало благоприятный результат. Райкомом было созвано собрание активных работников с участием представителей НКПС (замнаркома т. Маркова и члена коллегии тов. Ковылкина и др.) и фракции Цекпрофсожа. Собрание, рассмотрев все данные о мобилизации, одобрило ее, после чего Цекпрофсож принял постановление о мобилизации железнодорожников и выделил несколько товарищей для того, чтобы вместе с мобилизационным отделом НКПС определить количество, из каких категорий и служб, и порядок распределения по дорогам мобилизуемых. Декрет и инструкция к нему были приготовлены и переданы в Р. В. С. Р. и последним была декретирована мобилизация, прошедшая быстро, и транспорт нисколько не пострадал, а, наоборот, производительность дорог немного поднялась. Зато вторая мобилизация, которая была декретирована вслед за первой по настоянию ВЦСПС, под названием профессиональной обязательной мобилизации, против всех доводов НКПС и Цекпрофсожа, в 50.000 человек, сильно повредила транспорту. Это было сейчас же видно нам, ибо пришлось брать средней руки слесарей и кочегаров. То же самое осенью 1919 г. констатировал и тов. Красин в своем докладе на заседании ВЦИК'а.

IX.

Железнодорожный район РКП и субботники.

В конце апреля 1919 года на делегатском собрании района при установлении порядка дня один делегат депо ст. Сортировочная Московско-Казанской железной дороги (не помню был ли это тов. Бураков или кто-либо другой из ячейки депо Сортировочной) предложил внести в порядок дня вопрос о том начинании, которое ячейка желает провести в ближайшую субботу после работы: а именно, так как не хватает паровозов как для фронтов, так и для вывоза продовольствия, то рабочие

желают вне рабочего времени и бесплатно ремонтировать паровозы и продолжать эту работу до полной победы над врагом. На это председатель делегатского собрания заявил, что «о таких вещах не говорят, а делают, а когда будет сделано—докладывают о сделанном». Как собрание, так и товарищ, предложивший включить в порядок дня этот вопрос, этим заявлением председателя удовлетворились.

На ближайшем собрании райкома и следующем делегатском собрании доклад о работе членов ячейки ст. Сортировочной, беспартийных рабочих и об энтузиазме, вызванном при виде отремонтированного паровоза у неучаствовавших в этой работе, вызвал такое настроение, что делегатское собрание постановило обязать все ячейки московского узла осуществить у себя почин ячейки депо ст. Сортировочная. Одной из первых откликнулась Казанская дорога (московский участок)[1]). Райкому, делегатскому собранию и общему собранию приходилось очень часто вопрос о субботниках ставить в порядок дня, ибо на всех дорогах узла работа закипела, а так как без технического персонала дорог, без мастеров и материалов нельзя было обойтись, то райкому пришлось выделить комиссию для руководства работой субботников в узле.

Из этой комиссии выделились, как организатор, тов. А. Жук, который после много работал в районном и городском масштабе, тов. Михаил Попов (Казанская дорога, который потом работал в городском масштабе) и тов. Бураков (организатор работ в своей ячейке депо Сортировочная).

Субботники быстро перебросились по всем дорогам советской федерации. О них уже шла речь в мае того же года на собрании железнодорожников в Гомеле, где я проездом присутствовал, еще до статей тов. Ленина и других товарищей в партийной прессе. Субботники очень быстро распространились по всей России в других производствах и стали одним из лозунгов партии. Приятно было нам, членам райкома, видеть при об'езде бюро Цекпрофсожа Урала и Сибири осенью 1919 г., как посредством субботников быстро и крепко восстанавливались там мосты, разрушенные Колчаком.

Партия и Советская Республика оценили почин субботников, доказавших, сколько энергии и любви имеется в рабочем классе, работавшем голодным, оборванным, после целого дня труда

---

[1]) Подрайонный комитет РКП Московск.-Казанской ж. д., состоящий из товарищей: Григорука, Савельева, Алексеева и др. под руководством уполномоченного ж.-д. района РКП тов. Жука, сорганизовали бесплатную работу на сов. государство 10-го мая 1919 г. Этот пример стал образцом для всех дорог Московск. узла и для всех дорог республики. Тов. Ленин в своей брош. «Великий почин» ссылается на отчет — статью тов. Жука, в которой впервые было дано название—коммунистический субботник.

для блага Советской Республики в самый трудный для нее момент.

Пишущему эти строки часто приходится бывать в ячейке депо ст. Сортировочная, как прикрепленному к ней. Она помещается в большом деревянном, недурно оборудованном доме, построенном во время субботников силами партийных и беспартийных рабочих депо. Там имеется большая зала для общих собраний рабочих, сцена для спектаклей, музыкальная студия, библиотека и помещение для бюро ячейки.

X.

Железнодорожный район и МК РКП.

Связь между райкомом и М. К. была непосредственная, тесная, начиная с 1917 года, когда впервые М. К. был выбран на конференции московской организации. Железнодорожный район был представлен в М. К. в начале одним представителем, впоследствии же, после введения выборов пропорционально количеству членов района, число представителей в М. К. от района доходило от 2 до 5. Кроме того, с конца апреля 1917 года до роспуска железнодорожного района в мае 1920 года, район имел своего представителя (не им, конечно, выбранного) в исполнительной комиссии московского комитета и в Октябрьские дни в партийной пятерке. Этот представитель в то же время был членом райкома и его президиума. Таким образом, постановления исполнительной комиссии М. К. и самого М. К. передавались непосредственно исполнительным органам района и, наоборот, все вопросы, возникавшие в районе, передавались в М. К., если это были вопросы городского масштаба. Этим создавалась организационная и идейная связь, необходимая для дружной работы центра с районом. И действительно за все время существования железнодорожного района ни трений, ни разногласий не было.

Само собой разумеется, что железнодорожный район участвовал во всех демонстрациях, мобилизациях (даже мобилизовал без постановления М. К. 85 товарищей для посылки на военные фронты после взрыва в М. К.) и в выступлениях, организованных М. К., наравне с остальными районами. Район был во всех отношениях не одним из последних в московской организации.

Я остановлюсь лишь на тех моментах, которые нас выделяли из общей обыденной работы московской организации.

В середине января 1919 г. был организован при НКПС Главполитпуть.

Вместо того, чтобы направить свою работу в те места, где она была слабее всего и нуждалась в помощи, Главполитпуть

первого состава пошел по линии наименьшего сопротивления и работники его стали вмешиваться в работу жел.-дор. райкома и его ячеек без его ведома. Вследствие этого произошла дезорганизация работ и трения.

Как образец такого отношения—помню, как один раз на делегатском собрании района явилась т. С. с мандатом Главполитпути и потребовала, чтобы был изменен порядок дня и поставлен на обсуждение ее доклад о Главполитпути, а, когда делегатское собрание отвергло это, стала угрожать ему НКПС'ом и Ц. К. РКП.

(При об'езде всей железнодорожной сети Сов. России в мае—сентябре 1919 года, порученном мне исполнительным бюро Цекпрофсожа, я видел ту же картину во многих местах. Больше того, организовались параллельные клубы, библиотеки, созывались отдельно митинги ячейками и политоделами и т. д. Мною тогда дважды был передан доклад в Ц. К. РКП о виденном мною в дороге).

Железнодорожный район решительно отверг этот метод работы Главполитпути в московском узле. Вопрос об этом был поставлен в исполнительной комиссии московского комитета в присутствии представителей НКПС (тов. Беляков), Главполитпути и райкома. М. К. принял нашу сторону и вопрос был урегулирован и трения не возобновлялись.

При реорганизации Главполитпути весной 20-го года и вступлении туда тов. Розенгольца было проведено через Ц. К. РКП положение о партийных функциях Главполитпути. Так как выполнение этого положения в Москве было несовместимо с существованием ж.-д. райкома, то Главполитпуть и выдвинул вопрос о ликвидации жел.-дор. районов по всей сети, в том числе и в Москве.

Московский комитет несколько раз обсуждал этот вопрос и единодушно высказывался против.

Главполитпуть выдвинул проект о предоставлении права административным лицам накладывать взыскания на рабочих и служащих; фракция Цекпрофсожа и райком возражали против распространения этого права на рабочих. М. К. стал в этом вопросе на точку зрения райкома.

Наконец, когда перед 8-м с'ездом партии поднимался вопрос о распространении практики политотделов на другие производства и стало ясно, что с'езд займется вопросом о политотделах, то московский комитет на заседании перед с'ездом целиком стал на точку зрения железнодорожного района о недопустимости распространения «политотдельчества» на другие производства и о лишении Главполитпути партийных функций. С'езд высказался за временное оставление партийных функций в руках Главполитпути, мотивируя это тем, что профсоюз железнодорожников еще слаб. В мае 1920 года железнодорож-

ный район был распущен в Москве, в других городах еще раньше. Главполитпуть остался единственным руководителем железнодорожных ячеек.

К концу своей работы Главполитпуть вызвал против себя большое недовольство на ж. д.

Мне кажется этого возможно было избежать, если бы работники, которых имел Главполитпуть, были брошены для усиления ж.-д. ячеек в существующие уже организации. Тогда и результаты работы были бы иными.

Ж.-д. район это предвидел, поэтому он вместе с М. К. был против партийных функций Главполитпути.

В московской организации с 1917 г. до лета 1920 года крупных конфликтов между М. К. и районными комитетами почти не было, за исключением отзыва того или другого товарища из того или иного района (такие районы были: Сущевско-Марьинский, Рогожский, Замоскворецкий и Хамовнический). В конце 1919 г. или в начале 1920 г. в некоторых районах было недовольство секретарем и исполнительной комиссией М. К. Однажды мне передал тов. Равинский, тогда работавший в Басманном районе, что представители нескольких районов, кажется 7, собрались и наметили секретаря и исполнительную комиссию, что представители этого собрания были в Ц. К. по этому поводу и что на ближайшем заседании М. К. они потребуют переизбрания и секретаря и исполнительной комиссии. Он еще прибавил, что меня собрание решило единогласно провести в исполнительную комиссию. Я обо всем слышанном доложил райкому. Намеченный состав исполнительной комиссии М. К. оказался для райкома неприемлемым и райком поручил членам района в М. К. созвать собрание тех районов, которые не были на том собрании, о котором рассказывал мне тов. Равинский. Мы собрали представителей Пресненского, Железнодорожного, Сокольнического и Рогожского районов (представитель Рогожского района тов. Уханов явился, но он заявил, что он участвовал в том собрании, а потому должен удалиться) и отдельных членов М. К. остальных районов, из тех, которые собрались для «свержения» секретаря и исполнительной комиссии М. К. Вынужденное собрание представителей трех районов не могло не считаться с недовольством целого ряда районов секретарем и исполнительным органом М. К. Поэтому оно согласилось со сменой секретаря М. К. и с перевыборами И. К., но оно наметило деловую И. К. с представительством всех крупных районов (Пресненского, Железнодорожного, Басманного, Сокольнического, Лефортовского и Замоскворецкого) и секретаря, который был связан с Рогожским районом тесно (т.т. Беленький, Пятницкий, Иванов, Гарютин, Розенштейн, Цивцивадзе и Мясников). Этот список и прошел на заседании М. К. Все районы остались довольны, и трения между М. К. и районами прекратились.

Развившаяся бесформенная оппозиция по всей России, с переходом от методов военного времени к методам мирного положения, осенью и в начале зимы 1920—21 г. захватила и часть районов города Москвы. Всем товарищам москвичам памятны группы Игнатова и Бубнова, как они переходили из района в район с докладами и содокладами. Вся московская организация была, по выражению тов. Бубнова, всколыхнута так, что никто и ничто не в силах будет ввести ее в нормальную колею,— этим он был очень доволен. Но члены партии московской организации не разделяли радости тов. Бубнова и других и оставили их в меньшинстве на партконференции 19 ноября 1920 года, а на конференции в феврале 1921 г. вся оппозиция была разбита на голову, но если бы железнодорожный район не был распущен, то, присоединясь к районам (Пресненскому, Сокольническому, Хамовническому и к меньшинству районов Городского, Замоскворецкого и Баумановского, которые в момент вышеуказанного кризиса остались верными партийной позиции), вместе составляли бы огромное большинство московской организации и этим было бы смягчено разногласие и уменьшено количество, почти абсолютно даром потраченных в течение 4—5 месяцев для непроизводительной деятельности, сил московской организации.

А то, что железнодорожный район был бы с теми районами, которые стояли за партийную линию против оппозиции, говорит тот факт, что железнодорожники, несмотря на то, что они были разделены между всеми районами Москвы по месту своей территории, они поддерживали во всех районах партийную линию за ничтожным исключением.

О. Пятницкий.

Районный совет рабочих депутатов железнодорожников московского узла.

В конце апреля или начале мая 1917 года жел.-дор. районный комитет Р.С.-Д.Р.П. (б) обсуждал вопрос об участии в возникшей в то время новой организации жел.-дор. пролетариата московского узла—районного совета.

Сведения об этой организации проникли к нам через члена районного комитета тов. Гусева — помощника машиниста со ст. Москва I Курской ж. д., бывшего тогда членом московского совета и, если память мне не изменяет, членом одной из жел.-дор. организаций: местного или районного комитета служб московского узла Курской железной дороги.

Мысль о создании узлового об'единения зародилась одновременно на двух полюсах тогдашнего движения жел.-дор. пролетариата. Дело в том, что организация строилась на первых порах исключительно по дорожному (линейному) принципу. Собирались дорожные с'езды, участковые и из них избирались главные дорожные комитеты, районные комитеты и т. п. Сосредоточение в Московском жел.-дор. узле большого количества дорожных комитетов толкало их на необходимость установления связи между ними, координации их действий, особенно в вопросах продовольственных. Отсюда и зародилась мысль об организации узлового бюро дорожных комитетов. Такая организация приблизительно к этому времени и создалась. Во главе этого бюро стояли тогда эсэры и меньшевики. Помнится, что председателем или секретарем этого бюро был тогда социалист-революционер Малицкий с Виндавской железной дороги.

Одновременно с этим стремление к об'единению начало замечаться и среди членов московского совета, железнодорожниках. Дело в том, что жел. дор., даже лучшие из них, тогда были почти сплошь больны болезнью цеховщины, корпоративности. Их не удовлетворяли общепролетарские организации—московский совет и районные советы. Им казалось, что у них, на ряду с общепролетарскими интересами, имеются свои особые кастовые жел.-дорожные интересы. Отсюда и стихийная тяга к организации обще-узлового об'единения. Во главе этого дви-

жения встал член исполкома московского совета, мастеровой Северных жел. дор., тогда эсэр, Лукичев.

Эти два течения, перекрещиваясь и смешиваясь, в конечном счете и привели к созданию районного совета железнодорожников Московского узла. И в течение некоторого времени обе эти организации—узловое бюро дорожных комитетов (точного названия не помню) и районный совет существовали вместе, в том же помещении.

Мы, т.-е. железнодорожный районный комитет, узнали о существовании районного совета уже спустя некоторое время с момента его организации. Районный комитет постановил делегировать в исполком районного совета (по примеру того, как партии делегировали своих представителей в исполком московского совета) меня и Пятницкого.

Уже на втором пленуме районного совета, т.-е. через неделю, Пятницкий оказался избранным председателем районного совета, а я секретарем исполкома. Это было числа около 15—20 мая 1917 года. С этого момента начинается медленная и упорная работа через районный совет по завоеванию нашей партией широких пролетарских масс. В первую очередь нами была организована кампания по выборам в районный совет депутатов от тех служб и мастерских, от которых не было представителей. Эта кампания проходила целиком под нашим руководством и в совете были представлены все важнейшие службы, в первую очередь мастерские и депо, бывшие опорой нашей партии с первых дней февральской революции. Очень трудно на первых порах проходило представительство от главных мастерских Александровской жел. дор. и депо Нижегородской жел. дор.

Одним из главных моментов в нашей работе в районном совете была работа по преодолению корпоративного и кастового духа железнодор. С этой целью нами ставились вопросы о слиянии жел.-дор. продовольственной организации с обще-московской организацией, ставились вопросы о необходимости вхождения жел.-дорожного профдвижения в русло общего профдвижения по принципам производственных союзов, а не цеховых. Ставились, конечно, и вопросы обще-политического характера.

Все эти вопросы ставились нами обычно на расширенных пленумах районного совета с представителями местных и районных комитетов.

Вскоре после того, как нами были делегированы в состав исполкома официальные представители нашей партии, туда же были делегированы свои представители, сначала социалистами-революционерами, некто Климин, а потом и меньшевиками. Но так как они были только гастролерами и, очевидно, уделяли чересчур мало внимания работе в районном совете, то мы сравнительно легко завоевали абсолютное влияние в нем. В со-

став исполкома входило большинство большевиков, но были также и эсэры и беспартийные. Исполком составлялся таким образом, чтобы были представлены, по возможности, все дороги узла и чтобы он составлялся по возможности из представителей всех служб. Вскоре в процессе ежедневного с нами общения, очень многие из беспартийных и даже эсэров делались большевиками, иногда формально не вступая в нашу партию. Невольно встают в памяти фигуры некоторых из них—таковы: т. Бутенко, телеграфист Виндавской ж. д. сначала соц.-рев., потом ушел от эсэров, примерно в июльские дни. В Октябрьские дни член военного-революционного комитета района, после Октября вошел в партию, впоследствии погиб на фронте. Тов. Силин, рабочий службы пути Виндавской ж. д., беспартийный, бывший с нами в самые тяжелые минуты. В ноябре вошел в партию, впоследствии погиб на работе в органах ВЧК.

Уже в середине июля связь наша с массами настолько окрепла, что мы совершенно свели на нет влияние таких органов, как узловое бюро дорожных комитетов. Особенно окрепла наша связь и влияние в мастерских и депо. Только главные мастерские Александровской жел. дор. продолжали служить оплотом соглашателей.

Подошли июльские дни. Весть о Питерских событиях застигла нас врасплох. Произошло очень бурное заседание районного совета, на котором значительная часть беспартийных, особенно из мещански настроенных служб, как-то кондукторов и других, от нас отшатнулась. Потерпели мы довольно существенное поражение и в некоторых мастерских, как Перовские мастерские и главные вагонные мастерские Курской жел. дор. Попрежнему нашим оплотом остались паровозные мастерские Моск.-Каз. ж. д., первый участок тяги Курск. ж. д. и Люблинское депо.

В райсовете получилось неустойчивое положение. Наши предложения проходили или ничтожным большинством или, бывали случаи, голоса делились пополам. Но вскоре, под влиянием, с одной стороны, наглеющей после июльских дней реакции, а, с другой—под влиянием нашей упорной агитационной и пропагандистской работы и нашей позиции в защите интересов ж.-д. при всех попытках разрешения тарифной путаницы на жел.-дор., мы вскоре опять восстановили свое положение, и уже к демократическому совещанию, по призыву районного комитета нашей партии и призыву районного совета, железнодорожники узла устроили однодневную стачку мастерских и депо. Районный совет принял подавляющим большинством нашу резолюцию с протестом против организации к.-рев. сил под прикрытием совещания.

У меня абсолютно не сохранилось в памяти участие жел.-дор. в первой конференции фабзавкомов. Помню лишь, что жел.-дор. в этой конференции по призыву райсовета, участвовали.

Наступили корниловские дни. Районный совет в эти дни создал фактически те организации, которые послужили зародышем организаций Октябрьских и после Октябрьских дней.

Как известно, в ликвидации корниловской авантюры ж.-д. сыграли крупную роль. Викжель, только что созданный, обладавший тогда еще большим влиянием на жел. дор., держал в своих руках все нити железнодорожной связи. Во всех главных дорожных комитетах были организованы дежурства. К услугам комитетов был весь аппарат диспетчерской и иной связи. Такие же дежурства были установлены и по всем низшим ячейкам—местным и районным комитетам. В московском узле мы об'единили все эти дежурства в районном совете, а на угрожаемых дорогах: Винд., Александр. и Киево-Воронежской в состав революционных коллективов при дорожных комитетах были введены представители районного совета. Эти дежурившие ячейки тесно связаны были с районным советом, и впоследствии в Октябрьские дни превратились в ревкомитеты, взявшие фактически власть в свои руки. Но об этом дальше.

Кроме того, под напором пролетарских низов Викжель отдал приказ о создании на дорогах пролетарской милиции. Из запасов охраны было выдано оружие. Паровозные мастерские Казанск. ж. д. вполне легально получили до ста винтовок «Гра», первый участок тяги Курск. ж. д. до 30 винтовок «Ветерли», около 15 винтовок получила Курская типография и т. д., этим был заложен фундамент под организацию Красной Гвардии. районный совет официально возглавил это движение и из состава президиума был выделен т. Гусев, ставший во главе этой работы.

Наше влияние все больше и больше росло. Росту влияния совета в массах, а через него и нашего влияния, послужила между прочим сентябрьская стачка жел.-дорожников, в проведении которой в Московск. узле районный совет принял самое живое участие. Районный совет давил на Викжель, в смысле повышения неуступчивости последнего. Через районный совет, была проведена резолюция, обращающаяся от имени железнодорожников к московскому совету за поддержкой, и моральная поддержка, оказанная этой стачке московск. советом и М. К. нашей партии, была целиком отнесена широкими железнодорожными массами за счет районного совета.

В это время проходила борьба в обще-московском масштабе за завоевание московск. совета. Наша партия требовала перевыборов московск. совета, соглашательское большинство в исполкоме отвергало наши требования. Наш районный совет к этому времени уже стал абсолютно большевистским. Кипучая революционная энергия била ключем на всех наших заседаниях. Наш районный совет примкнул к движению о перевыборах моск. совета и у нас на пленумах стали раздаваться голоса о

том, что районн. советам надлежит сорганизоваться, собрать об'единенный пленум и разогнать соглашательский моск. совет, заменив последний об'единением районных советов. Приближались Октябрьские дни. На Октябрьской конференции фабзавкомов в Введенском Нар. Доме в Лефортове железнодорожники, в своей массе, были целиком с нами.

Наконец, раздался призыв Моск. Совета об организаци и В.-Р. комитетов — районный совет избирает его, дает директиву об организации таковых на дорогах, и все члены совета расходятся по своим боевым местам на дорогах.

Я не буду останавливаться здесь на самих Октябрьских днях. Это может послужить темой отдельного очерка. Перейду я теперь к работе совета после Октябрьских дней.

Я не помню точно, когда собрался первый пленум районного совета после Октябрьских дней. Осталось лишь у меня в памяти, что это было уже в новом помещении, в запасном дворце у Красных ворот. В.-Р. комитет сделал отчет о своей работе, пленум райсовета в своей резолюции заявил, что властью на дорогах Моск. узла является районн. совет и избрал новый исполком и новый президиум. По-прежнему был избран председателем т. Пятницкий, я—тов. председателя, Беликов (служба пути Курск. ж. д.)—казначеем, Розит (главн. вагонн. мастерские Курск. ж. д.)—секретарем и Гусев—начальником Красной Гвардии. Воен.-рев. комитеты на дорогах к этому времени тоже сосредоточили власть в своих руках.

Общее положение на жел. дор. всей республики было таково. Положение с топливом было катастрофично. Спецы предсказывали, еще задолго до Октября, что дороги станут примерно в конце ноября. Паровозное и вагонное хозяйство катилось под гору. По дорогам двигались лавины отпускных из разлагавшейся не по дням, а по часам старой армии. Измученные в окопах солдаты стремились попасть поскорее домой, абсолютно не считаясь с требованием безопасности ж.-д. движения. Дежурных по станциям избивали за отказ пустить поезд по занятому пути. В результате массовые катастрофы. По дорогам двигались вооруженные эшелоны казаков, уходивших с фронта по казачьим местностям, украинских частей, возвращавшихса на Украину, и т. д. К этому присоединялось: саботаж в министерстве путей сообщения, саботаж чиновников в управлениях и т. д. В политическом отношении приходилось постоянно оглядываться на Викжель, который все время «викжелил». Связи с НКПС почти не было никакой. К тому же — тяжелое продовольственное положение в узле. В таких условиях пришлось нам взяться за осуществление власти в Моск. жел.-дор. узле.

Если к этому прибавить то, что руководящая верхушка районн. совета. за исключением т. Гусева, абсолютно ничего не понимала в транспорте, то станут понятными те трудности,

которые перед нами встали, и если бы не работа дорожных ревкомов, в которые входили товарищи, кое-что в железнодорожном деле понимающие, а также и содействие некоторых спецов, оставшихся на своих постах—мы бы сели.

Нужно сказать, что мы в самой незначительной степени представляли себе всю сложность задач, стоявших перед нами.

В политическом отношении перед нами стояли задачи ликвидации Викжеля, распространения влияния нашей партии из центров с большими массами жел.-дорожного пролетариата на линию, на всю сеть станций и полустанков, раз'ездов и переездов, по всем тем местам, куда заброшен железнодорожник.

В производственном отношении стояли задачи еще более сложные и грандиозные. Нужно было добиться того, чтобы Моск. узел работал, ибо остановка его означала паралич—смерть для пролетарской республики. Нужно было, чтобы по дорогам в центры пролетарской революции—Питер и Москву—шли хлеб, топливо и сырье для фабрик. Нужно было, чтобы наши красногвардейские и воинские отряды свободно перебрасывались с места на место, куда их бросала революционная необходимость, и, с другой стороны, нужно было не пропускать враждебных нам отрядов и т. д., к этому присоединились задачи организации охраны жел. дорог. Все эти задачи и встали перед районн. советом и районн. комитетом партии. Нужно сказать, что первые месяцы после Октября вся чисто партийная работа отошла на задний план. Практические вопросы, выдвинутые перед нами революцией, потребовали приложения всех наших сил. Т.т. Амосов и Пятницкий делегируются нами по проведению всероссийск. с'езда жел.-дорожников, т. Маша Черняк уходит в руководство работой союза мастеровых и рабочих Моск. узла, т. Зимин берется за организацию военных сил района, я остаюсь в райсовете и превращаюсь на некоторое время как бы в комиссара путей сообщения при президиуме совета раб. деп. г. Москвы и Моск. области, хотя в этом звании, если не ошибаюсь, никогда никем формально не был утвержден. На чисто партийной работе остается одна т. Варя Мальцева. То же самое и с остальными членами Р. К. от дорог.

Начинается кипучая работа по управлению узлом. В моск. порайонный комитет по перевозкам делегируется т. Гусев. Но никто из множества делегаций к нам по вопросам перевозок в этот порайонный комитет не обращается. Все идут к нам в районный совет. То рабочим пуговичной фабрики, бывш. Ронталлер, взявшим фабрику в свои руки, нужно подвезти в Москву какие-то материалы, то рабочим военнопромышленного завода нужно подвезти топливо, то Питерской экспедиции заготовления государственных бумаг нужно провести высокосортной бумаги с Говардовской ф-ки, все они приходили в райсовет с просьбой о наряде на перевозку грузов.

Помню, придет делегация за вагонами, поговоришь, выяснишь, что кому нужно, откуда и зачем и т. д. Подойдешь к телефону и начинаешь:—«Алло! Курская? Тов. Петров, как у вас тульский узел, не забит ли? А, вагоны есть. Дайте такому-то столько-то вагонов на такую-то станцию»—и дело сделано. Наряд дан, делегация уходит удовлетворенной. Все делалось по телефону, на клочках бумаги, зачастую наугад, по какому-то вдохновению. Или вдруг зовут к проводу из Питера. Идешь. Оказывается должен итти хлеб в Питер, но где-то застрял. Просят разыскать, отправить. Опять на телефон, находишь, приказываешь отправить, и хлеб пошел в Питер.

В это время у нас при районном совете все время находились представители комитета Сев. фронта по проталкиванию продовольственных грузов к фронту. И нужно сказать, что если в течение первых недель и месяцев Питер и Москва хлеб по железным дорогам получали, то этим в значительной степени, они обязаны работе жел.-дорожного района совета Моск. узла.

А эти ночные заседания в президиуме моск. совета до трехчетырех часов ночи, на которых решались вопросы о посылке рабочих делегаций за хлебом или другие вопросы, связанные с транспортом.

Районному совету были переданы также и все функции по выдаче разрешений на выезд из Москвы. Огромные очереди стояли у совета. Здесь и рабочий, уезжающий из Москвы в деревню в связи с голодовкой и закрытием предприятий, здесь и буржуй, спасающуй свою шкуру,—люди самых разных положений.

Бывали случаи, когда попадались подозрительные люди с поддельными документами.

Велика была роль районного совета по борьбе с вооруженной контр-революцией. Получаешь бывало известие, что по Александр. ж. д. идет какой-то вооруженный эшелон. Звонишь в штаб к т. Муралову. Оттуда приказ—манежить до выяснения. Ну и начинаешь манежить. Эшелон принимаешь на Окружную дорогу и давай возить вокруг Москвы. Возишь, возишь—пока получишь сведения, что за эшелон и в зависимости от сведений или пропускали по назначению или подавали на Николаевскую ветку Александр. ж. д. к Николаевским казармам, где враждебный эшелон разоружался. Бывали дни, когда вокруг Москвы гонялись по пять эшелонов, при чем вся задача осложнялась тем, чтобы не допустить их встречи. Одновременно с этим продолжалась организационная и агит-пропагандистская работа в узле. Попрежнему созывались собрания с местными комитетами, на которых обсуждались очередные вопросы движения.

В это же время мы пытались связаться с жел. дор. всей области. С этой целью два раза созывали совещания жел.-дор., членов совета раб. депутатов всей области, оба раза созывались по 40 в среднем человек, при чем были товарищи из до-

вольно отдаленных пунктов. Помню, что были товарищи из Буя, Костромской губ., из Вологды, из Конотопа и Курска и т. д. и т. д. Эта работа безусловно содействовала сплочению железнодорожников всей сети дорог Моск. узла с нами, с районн. советом, и действительно превращали наш районн. совет в орган власти, пожалуй, не менее авторитетный, чем НКПС, особенно на первых порах.

Не мало усилий пришлось затратить также и на то, чтобы бороться на местах с хищениями грузов, с саботажем. Ревкомитеты дорог арестовывали саботажников, бывали случаи, когда приходилось применять угрозы оружием. Бывали и вооруженные схватки с различными разложившимися отрядами. В этой борьбе мы целиком опирались на содействие штаба с т. Мураловым во главе.

Приближались тревожные дни немецкого наступления. Нами создается ревтройка, боевой центр. В него входили, кроме меня, т.т. Гусев и Зимин. На дорогах создаются такие же тройки. Мы посылаем ряд товарищей в прифронтовую полосу по разведке и организации противодействия продвижению немцев. Из посланных товарищей в моей памяти сохранились следующие фамилии: тов. Бирюков—с Курск. ж. д., т. Бутенко—с Винд. ж. д., т. Силин—оттуда же, т. Дрейчик—со станции Бирюлево Ряз.-Ур. ж. д. и ряд других товарищей. На дорогах формируются боевые отряды, «бронируются» песком поезда и уезжают на фронт. Помню два таких отряда из главных вагонных мастерских Курск. ж. д., во главе с т.т. Панферовым, Бычковым. Были еще отряды, но я их не помню.

К этому времени кончается всероссийский с'езд железнодорожников, ликвидирующий Викжель. Создается Викжедор. В Москву переезжает НКПС.

Крепнут и районные советы, имеющие свою территорию. Районный совет жел. дор. не имеет больше поля деятельности ни в области политического руководства—возник Викжедор, ни в области транспортной работы—имеется НКПС, ни в области разрешения вопросов быта. Районный совет не имеет своей территории. Мною поднимается вопрос о ликвидации районного совета железнодорожников. Но традиции еще сильны. Мое предложение в районном комитете не встретило поддержки.

Все яснее и яснее становится для районного комитета и другое обстоятельство: нужно усилить чисто партийную работу. Раздается лозунг—«Назад к партии». И моя просьба о возвращении меня на партработу удовлетворяется. Я ухожу из президиума райсовета.

Районный совет после моего ухода просуществовал еще свыше полугода и в сентябре—октябре 1918 года, когда выяснилось, что для него нет больше поля деятельности, он был ликвидирован.

Григорий Аронштам (Гришин).

Погибшим героям железнодорожникам.

В заключение воспоминаний об истории ж.-д. района нельзя не остановиться на наиболее видных работниках района, погибших за эти годы. Памяти их посвящаются эти воспоминания.

1) Тов. Зотов — слесарь Курск. дор. Погиб в бою в дни Октября в Москве. Был одним из активных работников дороги и членом район. к-та.

2) Тов. Гордеев — рабочий столяр деревообделочного завода Московско-Казанской ж. д. В Октябрьские дни красногвардеец, после Октябрьской революции вскоре мобилизуется р. к-ом в военно-продовольственные отряды, где работает довольно долго. По возвращении, лишь около месяца успев побыть дома, тов. Гордеев мобилизуется на фронт, во время Мамонтовского прорыва в бою тов. Гордеев получил рваную шрапнельную рану: у него вывалились внутренности, товарищи отступали и взять его не могли, и перед лицом наступающих казаков тов. Гордеев, привстав и крикнув «да здравствует революция»—выстрелом из револьвера покончил с собой.

3) Тов. Буров — рабочий котельщик паровозных мастерских Казанской дороги. Долгое время был командиром отряда особого назначения ж.-д. района с самого начала организации отряда и до своей мобилизации на фронт, до этого членом пр-ния и казначеем союза мастеровых и рабочих.

Во время мобилизации коммунистов-кавалеристов был мобилизован, командовал батальоном в армии Буденого на фронте и отличился в боях. Погиб в бою на польском фронте.

4) Тов. Давыдов — рабочий слесарь паровозных мастерских Моск.-Казанск. ж. д. Старый подпольный член партии. Был одним из активных работников на дороге. С первых дней февральской революции был членом московского совета от мастерских. Пользовался в них большим влиянием. Член воен.-рев. комитета дороги в дни Октября. Был мобилизован р. к-ом осенью 19-го года и погиб на Украине в бою на фронте.

5) Тов. Уткин — молодой рабочий депо Сортировочная Казанской дороги. В дни Октября был начальником Красной Гвардии всей дороги и одно время всего ж.-д. района. С февраля 18-го года уехал с отрядом Красной Гвардии на фронт. Сражался с Калединым, с немцами во время их наступления на Украину, затем с чехо-словаками, где и погиб.

6) Тов. Плющев — рабочий слесарь Перовских вагонных мастерских Казанской ж. д.—один из крупнейших работников района, в разное время член районного комитета, в Октябрьские дни начальник Красной Гвардии в Перово и председатель главного военного-рев. к-та всей Казанской дор. Был мобилизован р. к-ом на фронт в начале 19 года, где и пробыл до окончания гражданской войны. При демобилизации ж.-д. был возвращен с фронта и работал на дороге.

Умер от тифа в конце 21-го года.

7) Тов. Гинц—слесарь Перовских мастерских. Один из крупнейших работников района. Подпольный член партии. Одно время работал в трансп. отд. ВЧК в начале его организации, куда был командирован р. к-том. Оттуда вернулся на производственную работу в качестве комиссара и начальника мастерских. Умер от тифа в конце 21-го года.

8) Тов. Евсеев — рабочий маляр мастерских Северных ж. д. Активнейший работник на Северных ж. д., с первых дней создания там парт. ячейки. Член московского совета с момента его образования и до самой смерти. Был мобилизован на фронт, как член московского совета, и погиб на Южном фронте осенью 19-го г. Был взят в плен отрядом Мамонтова и расстрелян.

9) Тов. Кураев — рабочий Александровской ж. д. Старый член партии с 1905 года. Долгое время член р. к-та и активнейший работник на дороге. В дни Октябрьской революции один из руководителей Красной Гвардии на дороге и член рев. к-та. Будучи совершенно больным, добровольно с отрядом Красной Гвардии отправился на бронепоезде на фронт во время наступления немцев, участвовал в боях. Вернулся совсем обессиленным, но не отошел от работы и летом 18-го года умер от туберкулеза легких.

10) Тов. Константинов—рабочий Александровской ж. д. Один из активнейших работников дороги с первых дней февральского переворота. Член рев. к-та и красногвардеец в Октябрьские дни. Вместе с Кураевым был на фронте, вместе вернулся и почти в одно время умер от туберкулеза легких, ни на минуту не отходя от активной работы.

11) Тов. Вавилкин, — один из активнейших работников бывш. Александр. дороги. Был комиссаром дороги. Умер от истощения летом 20-го года.

12) Тов. Маркин—милиционер Савеловской жел. дор. Молодой (с 1918 г.), но очень активный член партии. Был мобилизован р. к-том, во время Мамонтовского прорыва и погиб в бою с мамонтовцами.

13) Тов. Силин — очень сознательный, развитой рабочий. Долгое время был анархистом, но шел в работе с нами. Рабо-

тал весь первый период революции в районном совете и на дороге и шел с нашей партией.

В дни Октября был организатором военно-революц. к-та у себя на Виндавской дороге. Позже организовывал оборону линии дороги и эвакуацию во время наступления немцев. Был председателем воен.-рев. к-та дороги. В нашу партию вступил весной 18-го года. Погиб летом 21-го года в бою с бандами при следующих обстоятельствах, как мне передавали.

Будучи начальником транспортной чрезвычайной комиссии Самаро-Златоустовской жел. дор., он отправился с отрядом для ликвидации банды, перерезавшей Ташкентскую дорогу близ Самары. Туда же прибыл и небольшой отряд губ. ч. к. Оба отряда были разбиты бандами, часть была убита, часть разбежалась. Отряд губ. ч. к. имел автомобиль, на который сели все, не хватило места для двух красноармейцев, из коих 1 был ранен; тов. Силин слез и уступил место раненому красноармейцу. Только от'ехал автомобиль, как оставшийся тов. Силин вместе с другим красноармейцем были зарублены прискакавшими бандитами.

14) Тов. Бутенко — телеграфист Виндавской жел. дор. В дни Октябрьской революции, будучи беспартийным, был членом военно-революционного к-та железнодорожного района. После Октябрьской революции вступил в члены партии и с начала немецкого наступления был все время на фронтах, где и погиб, будучи взят в плен и повешен Архангельским правительством на Северном фронте.

15) Тов. Чистов—слесарь депо Люблино, член районного комитета с начала его организации и беспрерывно до мобилизации, член моск. к-та в 18—19 году.

Активнейший работник и один из наиболее сознательных рабочих. Старый подпольный член партии. Был мобилизован на продовольственную работу и уехал в Сибирь. После чехословацкого восстания и переворота в Сибири скрывался с семьей в тайге, но был пойман и расстрелян.

16) Тов. Хромов—слесарь Курской дороги. В разное время член районного комитета, активнейший партийный работник. Умер от тифа и истощения в 1920-м году.

17) Тов. Горбунов—слесарь Киево-Воронежской дороги. Старый подпольный член партии. Член М. К. в 1919 году. Именно личному обаянию Горбунова и его влиянию на работих партия обязана была тем, что рабочие Киево-Воронежской дороги были всегда с нами. На редкость скромный и преданный, он прямо горел на работе. Больной, уже совсем истощенный, он все же пришел на заседание районного комитета пешком с Брянского вокзала к Красным воротам, и умер через несколько дней от тифа и истощения весной 19-го года.

Он был членом районного комитета все время, с момента его организации, до смерти. Был председателем военно-революционного комитета на дороге в дни Октября, член московского комитета партии в последние месяцы своей жизни.

18) Тов. Николаева — помощник секретаря р. к-та, одна из активнейших работниц среди женщин в районе. Погибла при взрыве в Московском Комитете партии.

19) Тов. Кухмистеров—слесарь мастерских Курской дороги, активный работник партии в подполье, членов московского совета, в разное время член районного комитета, первый председатель союза мастеровых и рабочих железной дороги московского узла, союза, который положил начало нынешнему Цектрану. Член военно-революционного комитета Курской дор. в Октябре. Умер осенью 22-го года от истощения и туберкулеза.

20) Тов. Ионов—слесарь мастерских Николаевской дороги, старый партийный работник, перенесший ссылку и каторгу. Член Викжедора. Умер от тифа летом 1919-го года.

21) Тов. Ерофеев — рабочий депо Киево-Воронежской дороги. Один из активнейших работников на дороге. Был начальником Красной Гвардии на дороге и погиб при взрыве Дорогомиловского районного совета в 18-м году.

22) Тов. Дорофеев—пом. машиниста депо Сортировочная Казанской дороги. Один из активнейших работников. Погиб в бою на Восточном фронте.

23) Тов. Барулин—работник военного комиссариата железнодорожного района. Он был мобилизован р. к-том при самой первой мобилизации на фронт летом 18-го года. В течение долгого времени беспрерывно участвовал в боях и погиб при отступлении армии через Астраханские степи. Товарищи по полку прислали в р. к-тет после его гибели письмо, где пишут, что т. Барулин проявлял чудеса храбрости, много раз отряд, которым он командовал, был окружен и накануне гибели, но благодаря уменью и храбрости командира он с честью выходил из положения.

24) Тов. Мохов — старый партийный работник, бывший в ссылке, слесарь Северной ж. дор. Был членом правления союза мастеровых и рабочих. Погиб при крушении поезда.

25) Тов. Гранкин—один из активнейших работников на Курской ж. дор. В дни Октября и позже член военно-революционного комитета дороги. Умер от холеры летом 22-го года.

26) Тов. Варварин — рабочий Моск. уч. Тяги Курской дороги. Один из крупнейших работников в районе и на дороге. Много раз был членом р. к-та. В октябрьские дни член военно-революц. к-та. Один из товарищей, вынесших на своих плечах

тяжесть подпольной работы, сохранивших, несмотря на все трудности, на Московско-Курской ж. д. подпольную ячейку вплоть до революции. Умер от истощения и туберкулеза.

27) Тов. Галкин—кондуктор Окружной ж. дор. Член районного комитета в самый первый период его существования (февраль-июнь 1917 г.), подпольный работник партии.

В 1919 году был мобилизован р. к-том на Южный фронт, где и погиб.

28) Тов. Владимиров—рабочий Александровской дороги. Один из первых организаторов парт. работы на дороге. Поступил на курсы красных командиров и погиб на фронте.

29) Тов. Орлов—телеграфист, активный работник Казанской ж. дор. Погиб на южном фронте, куда был послан по парт. мобилизации.

30) Тов. Ушатинский — поступает в октябре 1916 г. в главные мастерские Алекс. ж. д., где работает в качестве токаря. В 1917 г. тов. Ушатинский вступил в РКП, спустя год его командируют на курсы красных командиров. По окончании курсов тов. Ушатинский направляется на Колчаковский фронт.

Неудачная разведка... Пленение... В результате, после долгих издевательств со стороны казачьей конницы—расстрел.

31) Тов. Алексеев—с 16 лет работает в гл. мастер. Алекс. ж. дор., он все время стремится к учению, но тяжелое материальное положение делает все эти попытки невозможными.

Вступив в начале 17-го г. в РКП, т. Алексеев начинает активно работать в ячейке, сперва распространяя большевистскую литературу, а затем ведя ответственную культ.-просветительную работу. На другой год тов. Алексеева командируют на курсы красных командиров. Затем выпуск и отправка на белый фронт.

Во время одного жестокого боя т. Алексеев попадает в плен к белогвардейцам, пытается перебраться к своим, но побег из плена не удается и т. Алексеев погибает от пуль казачьей сотни.

32) Тов. Демчук—активный работник Курской дор. Член р. к-та.

33) Тов. Лебедев—рабочий Курской дороги. Активный участник Октябрьского переворота.

34) Тов. Васильев—участник московского восстания в 1905 году. Движенец Курской дороги. Умер от разрыва сердца в 1922 году на почве переутомления. Был комиссаром Курской, а потом Южных дорог.

35) Тов. Вомпе, П. А.—В революционном движении стал принимать участие задолго до февральской революции в сту-

денческих кружках. П. А. являлся одним из крупнейших работников революционного движения на жел. дор. Всюду, куда его посылала партия, он твердо проводил ее линию и успешно справлялся с работой.

Член Викжеля и его рабочей группы, член Викжедора, председатель революц. к-та дороги, член ж.-д. райкома, член м. к-та партии от ж.-д. района, зам. нач. ТОВЧК—таков путь работы П. А. Последние годы он работал в Коминтерне. На этой работе он надорвался и умер от туберкулеза.

Николай Зимин.

Союз мастеровых и рабочих Московского узла.

Перед октябрем 1917 года на железных дорогах существовали следующие железнодорожные организации: Викжель—всероссийский исполнительный комитет железнодорожников, полугосударственный, полупрофессиональный орган с его дорожными, участковыми и месткомовскими отделениями—и целый ряд входящих в Викжель и в то же время организационно-обособленных профессионально-групповых союзов ж.-д. (паровозные бригады, кондуктора и т. д.). Существовало профессиональное об'единение и самой многочисленной группы железнодорожников—рабочих и мастеровых, оно не имело еще всероссийского центра, но зато об'единяло большинство, добровольно платящих членские взносы, рабочих и мастеровых ж. д. всех служб, в двух крупнейших узлах сети российских дорог—московского узла и петроградского. О роли вот этого профсоюза на ж. д. в октябрьские дни и после них мне и хочется напомнить в 5-ую годовщину нашей революции. Петроградским узловым профсоюзом в то время руководили товарищи питерцы: Ананичев, Дземенович и др. Мне же, как бывшему в те дни секретарем «союза мастеровых и рабочих» московского узла, придется ограничиться работой нашего союза по московскому узлу.

Отмечу, что союз был организован по инициативе исполнительной комиссии райкома б-ков ж.-д. московского узла, в которую в то время входили т. т. Маша Черняк, Гриша Аронштам, Осип Пятницкий, Зимин, Люба и я. Наш союз был крепко поддержан всем райкомом ж.-д. большевиков и его низовыми ячейками, густо и плотно сколоченными среди рабочих ж.-д., особенно службы тяги. Союз с первых дней своей организации и до последних дней (10 июля 1917—1919 г.) в своей работе всецело руководился райкомом большевиков ж.-д. Поэтому-то особенно в октябрьские дни в московском узле так трудно было различить, где кончается союз рабочих ж.-д. и где начинается райком большевиков ж.-д. узла. Однако, это не значит, что в союзе членами были только большевики (к тому времени большевиков в узле было не более 1.500, а членов союза было около 20.000, платящих членские взносы добровольно с рук), это значило только, что партия в лице ж.-д. райкома большевиков московского узла крепко обросла мясом широкой союз-

ной массы и, благодаря этому, она сумела и в октябрьские дни и после них справиться с колоссальной работой в узле. В то время, когда началась октябрьская неделя в Москве, как известно, Викжель и все входящие в него профсекции «завикжелили», т.-е. об'явили свой «великолепный» нейтралитет. Один только союз мастеровых и рабочих узла на заседании правления с уполномоченными постановил (пишу по памяти): «всем членам правления и уполномоченным рассыпаться на месте, тесно связаться с парт. ячейками и местными ревкомами, от имени союза способствовать всемерно организации Красной Гвардии, вместе с ревкомами не допускать в Москву враждебных нам войск, охранять революционный порядок на железных дорогах и т. п.». Руководящим для себя органом на это время он постановил признать, выделенный райкомом и райсоветом, ревкомитет ж.-д. московского узла, состоящий из т. т. Гусева, Розита, Гриши Аронштам, меня, Бутенко, Пятницкого, Зимина, Маши Черняк и Дианова. Выделить для связи с МЦБ профсоюзов—Бурова, Бандуру и др. (забыл кого еще), которые в свою очередь держат связь с ревкомом узла; и вместе с партией и райсоветом союз начал действовать.

В самом союзе остался только казначей т. Буров (для охраны союзной кассы), при чем, как впоследствии оказалось, он время от времени выходил на Страстную площадь (союз помещался на Брестской ул.) пострелять в раз'езды казаков. Товарищи, посланные для связи с МЦБ, скоро оторвались от ревкома. Главная же часть работы легла на узловой ревком. И в этой работе союз мастеровых в лице большинства своей массы членов и руководителей доказал, что он не тред'юнионистская (цеховая, крохоборческая), а боевая организация рабочего класса, вместе с партией большевиков, не стесняющаяся в нужный момент сменить оружие критики буржуазного порядка на критику его оружием. Красная Гвардия еще задолго организованная под руководством местных ревкомов из рабочих ж.-д., организованных в союз, быстро пополнялась новыми красногвардейцами, членами союза.

По первому требованию ревкома она сразу взяла на себя охрану порядка ж. д. и человек 200 прибыло в распоряжение узлового ревкома. Со всех концов узла в помещение узлового ревкома звонили в телефон местные ревкомы, сообщая, что то там, то сям крутятся, приближаясь к Москве, благодаря попустительству Викжеля, враждебные нам войска. Наш узловой ревком помещался на Николаевской ж. д. в царском павильоне. На одной с нами платформе, в расстоянии саженей 25-ти от нас, находилось московское отделение Викжеля. Нами было заранее решено, что если хоть какое-либо сообщение с мест о пропуске Викжелем враждебных нам войск—подтвердится арестовать его и самим занять его место. Поэтому в ответ на со-

общения с мест, мы тотчас же шли в Викжель и тут же при нас заставляли его заправил (Шеханова, Гара, Платонова и др.) тотчас же выяснять правильность сообщений по телеграфу. В то время союз телеграфистов, эта важнейшая и точнейшая связь, была в руках у Викжеля. Наши же рабочие не могли сами работать на аппаратах. Кругом Москвы действительно кружились разные войсковые части, в том числе и казачьи, и обычно тут же при нас Викжель отдавал распоряжения (уже не раз, по его словам, отданные и раньше) о том, чтобы крутить эти части подальше от Москвы. Был один случай, когда (точно это так и не выяснилось), будто бы по попустительству Викжеля, с Брянского вокзала под видом пассажиров, в тыл нашим хамовническим красногвардейцам, прорвалась в пассажирском поезде переодетая рота «ударников». Когда мы с т. Ионовым, рабочим Николаевской ж. д., за это насели на Викжель, члены его, заявляя, что это произошло помимо их воли, в то же время упрекали нас, что мы явно способствовали проезду в пассажирском поезде по Николаевской ж. д. 400 старицких саперов под видом пассажиров, спешивших на помощь нам. Мы, конечно, этого не отрицали.

Когда в начале боя не хватило у наших красногвардейцев оружия, члены союза красногвардейцы Казанской ж. д. нашли на Казанской дороге 22 вагона винтовок, которыми вооружили всю Москву. В виду недохватка снарядов у наших войск, ревком узла отыскал 45 вагонов таковых на Николаевской ж. д. на ст. Сходня, куда ездил я с Гамо, рабочим Николаевской ж. д., после чего они были препровождены в Москву. Казанцы с Симоновки перевезли патроны.

В самом разгаре боя, 29 октября, Викжель разослал по всем дорогам свои директивы с предложением подготовиться к стачке. В Московском узле члены партии (они же члены союза рабочих и мастеровых) и почти все беспартийные члены союза горячей агитацией против этого распоряжения Викжеля фактически аннулировали его. Помимо агитации из членов союза на всякий случай были организованы запасные бригады машинистов и др. Это в еще большей степени директивы Викжеля превратило в пустую бумагу.

Еще раз повторяю, что всю эту работу нашей партии легко было проводить, опираясь на массы рабочих ж.-д. и в первую голову организованных в союз. По отдельным дорогам в ревкоме сидели тогда члены союза, ведущие за собой массу. Например, на Моск.-Киево-Ворон. ж. д. Горбунов, Фонченко и другие, в Дорогомиловке—Ф. Панов и др., Рязано-Уральской — Воропаев, Янин, Акимов и др., Казанской—Мих. Попов, Плющев, Савельев, Иванов Трофим и др., на Северной ж. д.—Палкин, Евсеев, Поздеев, Руцкий, Дубинкин, Ежак, Захаров и др., на Николаевской—Бочаров, Мажокин, Иодзевич и др.

Когда закончилась вооруженная борьба на улицах Москвы, Питера и др. городов и надо было закреплять октябрьскую победу, союз рабочих и мастеровых в этом закреплении под руководством райкома ж. д. сыграл не последнюю роль. Остановлюсь лишь на первом периоде.

1) Рабочие и мастеровые начали захватывать участки и местные отделения Викжеля. 2) В декабре месяце в Питере перед всероссийским с'ездом всех железных дорог состоялся всероссийский с'езд мастеровых и рабочих, который представлял 300.000 человек, и целиком пошел за нашей партией. Кроме того, этот с'езд выделил на с'езд всех железных дорог 78 делегатов, которые решающим образом помогли нам похоронить Викжель и взять в свои руки власть по всей сети дорог. Взяв же власть в свои руки во всероссийском масштабе, наша партия с помощью, в первую голову, все того же союза рабочих и мастеровых, за которым на этот раз потянулись к нам и другие союзы (младших служащих), быстро повсеместно ликвидировали наследие Викжеля. На этом я пока покончу. Пять лет прошло с тех пор. За эти годы нашей партии пришлось проявить массу упорства и энергии в борьбе за сохранение транспорта и главной ее опорой в этой борьбе были транспортные рабочие и мастеровые.

А. Амосов.

Воспоминания о днях февральского переворота в Москве.

1. Организация временного рев. ком.

В первый день, когда движение вылилось наружу и толпы рабочих массами пошли к центру, полиция пыталась этому воспротивиться. По Садовому кольцу стояли патрули и пытались не пускать массы в центр города. Значительной части все же удалось прорваться и большие массы народу скопились на бывшей Воскресенской площади у здания бывшей городской думы. Напротив у Александровского сада стояла конная жандармская часть, которая несколько раз, пока еще площадь не была совершенно полна народом, пыталась разогнать и проскакала карьером мимо толпы, не решаясь в нее врезаться. Кто-то попытался выкинуть красный флаг, но его жандармерия тотчас отняла.

Помню, как удивительно стойко стояла толпа, когда на нее скакали конные жандармы, и в этом спокойствии чувствовалась сила.

Народ все прибывал, прорывая расставленные заставы, и жандармы ушли от Александровского сада в манеж.

Наиболее активной части удалось проникнуть в здание думы и там в большом зале решено было создать временный революционный комитет для руководства движением.

Комитет создался тут же из представителей рабочих организаций, туда были допущены представители студенческих организаций, в том числе коих были т.т. Бумажный, Черных, Артемьев (недавний подсудимый в процессе с.-р.) и я. Тут же части членов было поручено написать воззвание, часть осталась на месте, остальные были командированы в казармы снимать солдат, так как от этого зависела судьба дальнейшего.

2. В казармах.

Я вместе с еще одним членом временного революционного комитета с громадной толпой народа направился в Спасские казармы. Дошли до казарм беспрепятственно, попытка стоящих у ворот не пустить напором толпы была сразу смята, толпа рассеялась по корпусам, призывая солдат итти на улицу. В одном корпусе, где было много солдат, создался большой минутный

митинг, на котором достаточно было краткого обращения от рев. к-та, чтобы солдаты единодушно примкнули.

Настроение офицерства было выжидательное. Не препятствуя нам обходить казармы, они препятствовали солдатам брать оружие. Солдаты без оружия уходить не хотели. Приехавший уже к концу, когда значительная часть солдат была выведена, какой-то генерал пытался арестовать нас, но уже никто его не слушал.

Уже стемнело, когда я покинул казармы, больше половины солдат ушли, оставшаяся часть их уже не была силой, могущей выступить против революционного движения. Когда я вернулся к зданию думы, около нее уже были пушки и часовые из частей, примкнувших к революции. Манеж, где сидели жандармы, к вечеру был тоже занят.

С утра на другой день начались выборы в московский совет рабочих депутатов.

3. По фабрикам и заводам.

Агитаторские силы в распоряжении моск. к-та к началу февральской революции были не велики. Помню на первом совещании агитаторов, собранном в моск. к-те после переворота, с участием секретаря подпольного моск. к-та т. Орехова (оно было в помещении земск. союза на Маросейке, на следующий день после описанного выше), было человек 15 товарищей.

Тут были распределены районы и каждому было поручено обойти на определенной территории по возможности все предприятия, провести выборы в совет, нащупать почву для создания ячеек нашей партии, организовать заводские комитеты. Помню свои выступления в мастерских Александровской дороги, на каком-то заводе у Бутырской заставы, на заводе Второва, в Уваровском трамвайном парке и др.—настроение было везде чудесное.

Через день или два моск. комитет переехал в Капцовское училище. На первом же собрании моск. к-та с активными работниками здесь было принято решение организовать ж.-д. район, для усиленного обслуживания жел. дор., для организации которого было выделено трое товарищей, в числе коих был я.

4. Поездка в Кимры.

В один из ближайших после этого дней т. Тарас (Харейчко) предложил мне, как работнику ж.-д. района, проехать с ним по Савеловской дороге до Кимр, куда его командировало обл. бюро. Мы захватили отпечатанное воззвание к ж.-д. и поехали. Распространяли дорогой воззвание, вели беседы с железнодорожниками в поезде и при остановках.

В Кимрах стояли большие воинские артиллерийские силы с броневиками. Командный состав был крайне реакционен и пытался не признавать переворота. Здесь на редкость оказались сознательными солдаты, среди них были очень хорошие товарищи, сумевшие сломить напор командного состава и организовать массу. Наиболее вредные из комсостава были ими удалены. Нами были проведены митинги в казармах и в городе проделана порученная Тарасу организационная работа, и на другой день мы вернулись в Москву. Эта часть оказалась крепко сорганизованной и в октябрьские дни. Я помню в один из последних дней Октябрьских боев в Москве из Твери приехала на Николаевский вокзал наша часть вместе с Тверским работником т. Б. (кажется Баклаев, точно фамилии его я не помню, в то время он был в Кимрах), он говорил, что они из Кимр могут сейчас двинуть все броневики для помощи.

5. Митинг в цирке Никитина.

В ближайшие дни после переворота в Москву приехал министр путей сообщения Некрасов.

Для его встречи было созвано собрание в цирке Никитина «всех» ж. д. Моск. узла, где Некрасов, встреченный бурной овацией и приветствием от ж.-д., произнесенным неким Румянцевым с Курской дороги, именовавшим себя анархистом, выступил с програмной речью.

Весь низ цирка был заполнен ж.-д. администрацией, явившейся в большинстве с женами.

Выше сидела публика поскромнее—конторщики и т. п.

На самом верху были рабочие.

После Некрасова выступали двое ораторов, фамилий коих я не помню, мне же председатель Двумянцев упорно не хотел давать слова. После моих настояний слова мне удалось добиться, и я начал говорить в первую очередь об отношении временного правительства к войне.

Не успел я проговорить и 2—3 минут, как поднялось нечто невообразимое.

Сидевшие в средних рядах и в особенности в первых поскакали с мест и устроили дикий концерт.

После долгих увещеваний председателя к ним успокоиться, а ко мне—бросить говорить и уйти с трибуны, на что я, поддерживаемый голосами с галерки, упорно не соглашался, я получил возможность вновь продолжать речь, но увы—она оказалась более короткой.

Поднялся еще более сильный шум, трибуну окружила целая толпа жел.-дор. администраторов, с криками «немецкий шпион» и т. п., одна чересчур энергичная женщина со всей силы тя-

нула меня за пальто (которое при этом немного пострадало) с кафедры.

Растерявшийся президиум, стараясь перекричать всех, просил меня уйти. Это продолжалось до 10 минут. Увидя, что собрание уже совсем дезорганизовано и ничего не выйдет—я ушел.

6. Организация ж.-д. района.

Решение организовать ж.-д. район было принято моск. к-том в одном из первых заседаний. К организации его м. к-т был вынужден в виду того, что территориальные организаторы не могли охватить всех запросов ж.-д., сразу же начались запросы с линии, некому их было удовлетворить.

Для организации района М. К. выделил меня, Машу Черняк и Амосова, а недели через две тов. Пятницкого и Аронштама, только что приехавших из ссылки.

На некоторых дорогах были подпольные ячейки, но они не имели между собой связи, на большинстве — подпольных ячеек не было и надо было их создавать.

Задачей района было в первую очередь связаться со всеми дорогами, организовать везде ячейки нашей партии и через них начать постепенно завоевывать влияние над рабочей массой жел. дор.

7. Работа по отдельным дорогам.

Казанская дор. имела подпольные организации в наиболее крупных пунктах — моск. мастерских (т.т. Попов, М. Смирнов, Давыдов и др.) и в вагонных мастерских Перово.

Она была одной из наиболее организованных дорог.

Представительство в советах от главных и Перовских мастерских имеют с самого начала большевики. Одно время влияние падает в момент июльской травли, но затем быстро восстанавливается.

Казанская дорога в дни Октября оказывает громадную услугу революции тем, что во-время сумела найти винтовки и снабдить ими почти все районы. Это было в момент октябрьских боев в Москве, когда от отсутствия винтовок и патрон мы были на волосок от поражения.

Казанская дорога, первая дала пример работы по - революционному. Здесь в ячейке Сортировочная зародилась и осуществилась впервые в трудные дни лета 1919 года идея организации субботников. Отряд рабочих Казанской дороги во главе с тов. Уткиным — нач. Красной Гвардии—дрался с Калединым, боролся против немецкого наступления на Украине, боролся против учредилки и Колчака на Восточном фронте. Почти ни-

кто из них, в том числе и т. Уткин, не вернулись, но на смену им пришли другие.

В Перове была организована партийная работа в подполье, часть товарищей уцелела еще с 1905 г. Работали в подполье товарищи Иванов, Радин, Резаков, Гинц, Плющев, Третюхин, Савельев. На первом собрании, посвященном програме и тактике партии в первые дни после переворота — народу много, обсуждение серьезное, видна подготовка.

Ячейка с самого начала довольно крупная и влиятельная. Представители в моск. совет—большевики, в главный дорожный комитет от Перова входит большевик Иванов. Одно время влияние пошатнулось. Это было в июльские дни. Собрание в мастерских даже постановило отозвать всех большевиков, но это было на короткий момент, настолько короткий, что не успели отозвать всех, как наступил резкий перелом, и с этого времени Перовские мастерские идут за большевиками, идут во главе дороги в дни Октября. Перовские работники возглавляют военно-рев. комитет дороги. И здесь не все уцелели. Т. Гинц, т. Плющев, председатель главн. военн. рев. к-та Казанской дороги, погибли, но ячейка Перова осталась крепкой, сильной и сплоченной, как и раньше.

На Александровской дороге до революции работать было очень трудно. Там было засилие союза Михаила Архангела, искусственно насаждаемого администрацией, во главе с известным черносотенцем Орловым. Поэтому организованной ячейки нашей партии там не было, но и в мастерских и у кондукторов были группы рабочих большевиков и сочувствующих. На первом же митинге на Александровской ж. д. я уговорился с т. Кураевым, рабочим-токарем этих мастерских, собраться вечером у него на квартире и там организовать партийную ячейку.

Т. Кураев пригласил человек 14 товарищей. После беседы и обсуждения программы, 9 товарищей (Кураев, Константинов, Тихонов, Чурбанов, Алексеев, Денисюк, Прибытковский, Ушатинский, Владимиров) образовали ячейку. Из этих 9-ти— больше половины—пять (Кураев, Константинов, Владимиров, Ушатинский, Алексеев) погибли в борьбе за годы гражданской войны, но созданная ими ячейка приняла и пропустила через себя за это время до 300 новых членов партии, новых борцов, ставших на смену погибшим.

На большинстве дорог партработа среди кондукторов подвигалась очень туго, на Александровск., наоборот, оказалась сплоченная группа кондукторов, ранее работавших на заводах (т.т. Дианов, Силаев, Лисенко, Петров, Макаров), которая сумела быстро поставить работу.

Трудно было работать нашим товарищам на Александр. ж. д. Орловцы в большинстве быстро перекрасились в красные цвета,

подделались под эсеров и создавали временами буквально погромное настроение. И все-таки наша организация росла и крепла. Большинство рабочих к дням Октября были с нами. В дни Октября александровцы организовали ревком, захватили в свои руки дорогу, отряд красногвардейцев принял участие в общей борьбе.

Насколько я помню, александровцам пришлось силами своей Красной Гвардии выдержать серьезную перестрелку с белыми, пытавшимися захватить вокзал.

В период немецкого наступления ревком Александр. ж. д. с согласия Муралова организует бронепоезд с отрядом из рабочих дороги, который во главе с тов. Кураевым борется до конца немецкого наступления.

Северная и Савеловская дор., Московские мастерские Северной дороги были единственными в Моск. узле, которые с самого начала революции и до конца существования ж.-д. района принимали наши резолюции и были целиком под влиянием нашей партии. Июльские дни 17-го года, период всяческих волынок летом 18-го и затем летом 19-го года, мастерские Сев. дор. были всегда с нами, за них мы были спокойны. Подпольная ячейка была в депо Лосиноостровское, в Москве ячейка возникла сразу же после февральской революции.

На первые митинги, которые всегда происходили в помещении деревообделочной мастерской, приходило много из администрации, конторщиков и пытались сбить рабочих, но, видя безуспешность этого, скоро перестали.

В дни октября Сев. дорога дала нам возможность все время сноситься с Петроградом.

На Северной дороге было задержано несколько эшелонов войск и перехвачены телеграфные распоряжения Рябцова о присылке подкреплений.

По Северным дорогам к нам прибыли подкрепления из Мытищ, из Перловки (ополч. дружина), из Александрова.

На Брянской дороге в Москве мастерских нет, есть лишь основное депо. Здесь, как и в мастерских Северной, рабочие шли все время под нашим влиянием. Здесь существовала подпольная ячейка (т.т. Горбунов, Фонченко, Панов, Амосов, Бонопартов), работники которой, в особенности т. Горбунов, пользовались громадным личным влиянием на рабочих. В дни Октября, как и на других дорогах, был образован военно-революционный комитет, который держал в своих руках ближайшие к Москве участки линии. Красная Гвардия Брянской дороги принимала участие в боевых действиях.

Во время боев в Москве на Брянский вокзал прибыл эшелон ударников, который пытался захватить вокзал, но подоспевшей Красной Гвардией был вынужден уйти.

После переворота т. Фонченко, вместе с пишущим эти строки, об'езжал всю линию дороги, организуя на местах ревкомы, проводя выборы на собравшийся с'езд професс. союза мастеровых и рабочих ж. д.

При взрыве дорогомиловского совета в 18-м году погиб начальник Красной Гвардии Брянской дороги т. Ерофеев.

Крупнейший работник дороги, председатель военно-революционного комитета тов. Горбунов, бывший в то время членом р. к-та и М. К. умер весной 19-го года от истощения и тифа. Похороны его были одновременно с похоронами т. Свердлова.

Курская дорога в Московском узле имеет больше всего рабочих.

Здесь было несколько подпольных ячеек в главных вагонных мастерских (Сухов, Панферов, Бычков), мастерских 1 уч. (Терехов, Кухмистеров, Гусев, Варварин, Потатков, Орещенко), в типографии (Ломский), у кондукторов Окружной (Куликов, Галкин), депо ст. Люблино (Чистов, Тихонов, Журавлев). Помимо этих ячеек в ближайшее время был создан ряд других (сл. пути, пятый уч. тяги, депо Лихоборы и др.). По числу членов партии—это была самая большая дорога.

Завоевание ее далось не сразу. Первое время с.-р. имели на Курской дороге значительную опору. Но уже в дни государственного совещания мастерские Курской ж. д. по зову нашей партии дружно бастовали.

В дни Октября на Курской сопротивления было больше, чем на других. С.-р. и меньшевиками здесь был создан, параллельно нашему в. рев. к-ту, — к-т спасения родины и революции, который при поддержке Викжеля пытался противодействовать революции. Решительность товарищей из воен.-рев. к-та положила конец их сопротивлению.

На Окружной были задержаны эшелоны, вызывавшиеся Рябцовым.

Курская дорога была как бы родительницей союза мастеровых и рабочих ж. д. Моск. узла.

Когда р. к-т собрал первое собрание для организации союза, большинство первых записавшихся было с Курской дороги.

Первый председатель — тов. Кухмистеров — виднейший работник Курской дороги, второй председатель—т. Бандура, тоже с Курской дороги.

Куряне потеряли за время революции не одного работника. В числе погибших многие наиболее крупные работники дороги. В дни Октября погиб т. Зотов, член р. к-та от Курской дороги, погиб в Сибири т. Чистов, член р. к-та и член моск. к-та от ж.-д., тов. Кухмистеров, первый председатель союза мастеровых и рабочих, и др.

На Николаевской дороге подпольной организации не было. Первоначально сорганизовалась ячейка в вагонных, затем в паровозных мастерских и в депо.

Влияние нашей партии долгое время здесь было слабое, в особенности в июльские дни 17-го года. Но к Октябрьской революции дорога была завоевана. Наш военно-революционный комитет ж.-д. района в дни октябрьской революции помещался на Ник. ж. дор. в бывшем царском павильоне.

По Николаевской ж. д. к нам были пропущены подкрепления из Твери. Вокзал, охраняемый Красной Гвардией, находился в наших руках.

Ряз.-Уральская дорога, как и Брянская, в Москве не имеет пункта большого скопления рабочих, поэтому и организация нашей партии там была сравнительно небольшая, но зато чрезвычайно крепкая и дружная.

В дни Октября на Павелецком вокзале военно-рев. к-т под председательством т. Воропаева связался с линией, с Замоскв. райкомом; вокзал охранялся Красной гвардией, движение эшелонов было приостановлено. Один из товарищей уральцев погиб во время перестрелки на Серпуховской площади.

Впоследствии Ряз.-Ур. дорога оказалась единственной дорогой, по которой шел хлеб для окруженной белыми фронтами Советской Республики и ряз.-уральцы справились со своей задачей.

Н. Зимин.

На Александровской железной дороге.

Ячейки, как таковой, на Александровской жел. дороге до февральской революции еще не существовало. Был лишь один или два товарища, члены партии с 1905 г. Но, когда наступило 27-ое февраля, к нам в мастерские Александровской жел. дороги явился т. Н. Н. Зимин — член московского комитета, и предложил организовать у нас в главн. мастерских ячейку. Для этой цели мы собрались в числе 10 человек на квартире одного из товарищей, Кураева, и 1 марта организовали ячейку, в состав которой вошли товарищи: Кураев, Константинов и я, остальных я не запомню. Когда у нас организовалась ячейка, то сейчас же была завязана связь с М. К. Секретарем ячейки был избран т. Кураев.

Когда в наших главных мастерских услышали о том, что в Петрограде переворот и когда на фабриках и заводах пошли разговоры, что старое правительство свергнуто, мы рассыпались в числе 4—5 по мастерским и убеждали рабочих оставить работу и выйти на улицу. Когда мы вышли на демонстрацию, нам навстречу по второй Брестской улице ехала сотня казаков. Мы сперва остановились, но потом, набравшись смелости, подошли к ним, начали с ними разговаривать, об'яснив, что мы вышли с мирными намерениями. Казаки сказали, что нас не тронут, и проехали мимо, мы же пошли всей массой, около 5 тыс. человек, на Тверскую ул. Против дома генерал-губернатора был собран громадный митинг, который занял все прилегающие улицы. На этом митинге было об'явлено, что свергнуто царское правительство и был оглашен список нового временного правительства.

В первые же дни февральской революции мы втроем: Кураев, Константинов и я, отправились в гостиницу Метрополь, где раздавали оружие. Но оружия было мало и мы не получили его, однако, все-таки нас послали безоружными в числе 10 чел. забрать 2-й Пресненский комиссариат. Когда мы пришли туда с голыми руками, то у нас было настолько смелости, что прошли в казармы, где помещались городовые и потребовали у них сдачи оружия. И они без сопротивления сдали нам его. Затем мы зашли в одну из комнат, где сидел околодочный и также забрали у него оружие, затем прошли в квартиру пристава. Таким образом мы набрали 12 браунингов и один Смит-

Вессон. Вооружившись, мы почувствовала себя спокойнее и, в предупреждение погромов, расставили посты по переулкам, примыкающим к Пресненскому комиссариату. Попытки громить тогда делались во многих местах. В частности такие погромы были на Мясницкой ул. На второй день нам из М. К. прислали одного товарища, который был назначен комиссаром Пресненского компссариата, некоторые из товарищей с фабрик оставались при комиссариате дней 4—5. В том числе был и я. Мы несли как бы караульную службу.

Когда миновали первые тревожные дни, работа нашей ячейки пошла интенсивно. К нам стали примыкать еще новые члены. Мы вели агитацию, в которой нам очень помогал т. т. Зимин, Маша, Амосов и Пятницкий. Они к нам приходили на все митинги. С их помощью мы сорганизовали довольно сильную ячейку и благодаря ее работе наши главные мастерские и все службы, не связанные с железнодорожным движением, вышли со знаменем и плакатами на празднование 1 мая. Нас насчитывалось тогда около 5 тысяч человек.

Когда наступили тяжелые июльские дни, начал наблюдаться отлив членов из нашей партии. До этих событий нас было, кажется, человек 20—25, а после осталось не больше 12. Остальные, даже те, которые выступали на организационном собрании 1 марта, ушли.

В выборах в районные думы наша ячейка тоже принимала большое участие. Главным образом энергично действовал в этой области бывший рабочий нашего завода т. Николаев, который во время февральской революции работал на заводе Дукс и которого рабочие наших мастерских помнили с 1905 г. На митинге по поводу выборов в районные думы у нас была отчаянная борьба с левыми с.-р. и меньшевиками. Там выступал Гольдштейн и некоторые меньшевики, но все-таки им не удалось провести свою резолюцию, которую Николаев и другие товарищи провалили; прошла наша резолюция и в районные думы были избраны исключительно большевики.

Перед Октябрьским переворотом настроение среди рабочих и среди ячейки стало повышаться и к нам начали прибывать новые члены партии, примкнуло человек 10. К моменту октябрьской революции у нас в ячейке было все-таки не больше 20 человек и перед самым октябрьским переворотом у нас шли долго разные собрания и совещания. Когда был выкинут лозунг: «Вся власть советам», этот вопрос горячо обсуждался и у нас в ячейке. Мы собирались в местном комитете, в токарном цехе. У нас был чердак, на этом чердаке мы совещались и обсуждали какой тактики нам держаться. Накануне Октябрьского переворота у нас состоялось последнее совещание, на котором мы решили организовать у себя на жел. дороге железнодорожный военно-революционный комитет. Были намечены туда 5 товарищей.

На следующий день был созван митинг в мастерских. Здесь прошли все товарищи, которые были нами намечены. Не прошел ни один с.-р. ни меньшевик. И вот на следующий день эта пятерка (в нее входили т.т. Лопатин, Константинов, Егоров и Б.) явилась в клуб, который был нами организован в бывших царских комнатах и в царском павильоне, и начали совещаться, где же нам образовать свой ревком. Решили образовать его в клубе (я был тогда председателем этого клуба), потому что другого помещения не было. У нас было только два револьвера с пятью патронами (системы Наган), но мы считали, что этого мало и обратились за оружием в главный дорожный комитет. В этом комитете было засилье с.-р. Мы стали требовать от них, чтобы они дали нам оружие, полученное ими от начальника администрации в количестве 25 револьверов (Наган). Они противились, но мы настояли и оружие получили. После этого мы пошли в главные мастерские и начали вести агитацию за то, чтобы товарищи рабочие записывались в красную гвардию. Это нам удалось. И когда мы привлекли 10 товарищей в красную гвардию, то сейчас же был образован военно-революционный комитет. Комитет был организован довольно громоздкий, в числе 16 человек.

Работа этому комитету выпала очень ответственная, потому что, как известно, во время октябрьского переворота уже шла демобилизация армии и при этом враждебные нам эшелоны шли на помощь юнкерам: в Москву шло 17 эшелонов драгун, казаков и гусар. Когда мы об этом узнали, мы сейчас же связались с московским штабом, в котором был т. Муралов. Последний дал нам в помощь двух агитаторов и мы послали трех товарищей им на встречу под Гжатск, уговаривать их. Но мы все-таки решили на случай того, что, если уговоры не помогут, не мешает нам железнодорожный путь разобрать, поэтому мы отправили целый поезд с рабочими и разобрали путь под Гжатском. Так что дальнейшее их следование было прекращено. В числе этих эшелонов была преимущественно кавалерия, уговорить ее все-таки удалось, они остались там в районе Гжатского уезда и расквартировались. Некоторые даже, а именно— два казачьих полка, отправились обратно на Западный фронт.

Вообще работать тогда было трудно, потому что нас было все-таки очень мало, хотя к нам на помощь и приходил Бутырский район и потом Сущевский. Бутырский прислал нам около 30 красногвардейцев. Нашей задачей было главным образом защищать вокзал и не отдать его юнкерам. Задачу мы эту выполнили, хотя один раз было нападение на вокзал, но это нападение мы отбили. Это происходило как раз в тот момент, когда мы получили из Московского райкома 80 винтовок и приступили к вскрытию ящиков, в это время на нас напала какая-то

банда. Когда мы спешно начали открывать ящики с патронами, в них оказались вместо ружейных патронов револьверные. Но все-таки паники не было. Кое-как нам удалось оправиться. Мы схватили итальянские винтовки Ветерле и рассыпались около входа в клуб, заняли все выходы и отстреливались в течение трех четвертей часа. После этого банды ушли. Вот собственно все, что я могу сказать об этом периоде.

Тихонов.

Шесть дней борьбы.

Историческое заседание пленума московского совета 25-го октября 1917 года. В повестке дня вопрос: «Вся власть советам».

Все усилия меньшевиков и правых с.-р. сорвать повестку дня ни к чему не привели; подавляющим большинством было принято: немедленно взять власть, не считаясь с тем, дойдет или нет дело до вооруженного восстания (в это время московский совет имел подавляющее большинство с.-д. большевиков). Местам было указано немедленно организовать ревкомы, связаться с районами и держать тесную связь с центром.

Я, как член московского совета от паровозных мастерских М.-Казанской ж. д., совместно с т. Давыдовым, несмотря на позднюю ночь, придя в мастерские, наметили план действий. На утро при мастерских был создан местный военно-революционный комитет из пяти товарищей: Попова, Давыдова, Кузнецова, Шелаева и Шлепкина, к которому и перешла вся власть не только в мастерских, но и на вокзалах. Сейчас же созвано было общее собрание мастерских, где было доложено решение московского совета. Оно было принято единогласно, с приветствием. В дополнение была об'явлена запись в Красную Гвардию и отпущены денежные средства в распоряжение ревкома.

В этот же день, в 11 ч. утра, записавшихся красногвардейцев уже было 120 человек; желающие записаться продолжали прибывать; некоторым приходилось безусловно отказывать. Мы старались подобрать более стойких, молодых и малосемейных ребят. Этот же ревком принял на себя командование вооруженными силами мастерских; у нас имелось несколько штук винтовок «Гра» и несколько десятков патронов. Несмотря на плохое вооружение, сейчас же был занят телеграф и другие важнейшие пункты станции; затем часть оружия была взята у милиции, но этого было мало; чувствовалось, что вооруженной борьбы не миновать. Мы знали, что придется бороться с хорошо вооруженными юнкерами, с хорошей военной подготовкой,—поэтому было решено во что бы то ни стало оружие добыть.

Мы знали, что в связи с продолжающейся империалистической войной на товарной станции оружие должно быть. С этой

целью на ст. Сокольники была послана сильная разведка, которая выяснила и доложила ревкому, что на станции имеются ящики с винтовками и гранатами. Немедленно туда был отправлен отряд и подготовлен маневровый паровоз. После недолгой борьбы с охраной (финляндцами), оружие было погружено с платформы в вагоны и на подготовленном паровозе привезено во двор мастерских. Всего было взято 120 ящиков винтовок, но... патронов не было. Некоторая часть патронов была добыта у тов. Петровцева и большая часть была взята из Симоновских складов, при помощи грузовика; все это обошлось без всяких инцидентов. Сейчас же сообщено было штабу и в ближайшие районы, которые не замедлили на грузовиках явиться во двор мастерских, где им отпускалось соответствующее количество оружия. Таким образом было вооружено, может-быть не полностью, но большинство районов Москвы, включая и Замоскворечье и часть, кажется, 56-го полка. Получился вооруженный отряд в 120 человек; часть его несла охрану в районе Москва — Сокольники и по приказу районного штаба—охрану района трех вокзалов.

Но этого казалось мало; наши красногвардейцы не могли оставаться без действия; их тянуло в центр, где уже трещали пулеметы и грохотали орудия.

Они приняли участие в занятии телефонной станции, в бою на Никольской и под стенами Кремля. Кроме этого, боевой задачей нашей было—охранять товарную станцию от бандитов, с которыми частенько приходилось иметь форменные бои, так как в это время часть оружия попала в их руки. Затем, части нашего отряда пришлось несколько раз выезжать на линию и вести борьбу с остатками банд, старавшихся спровоцировать начатую Октябрьскую революцию; такие случаи были на ст. Запутная и Донино. И это происходило в те дни, когда на улицах Москвы шел бой с отживающим буржуазным строем.

Все действия нашего отряда при мастерских проходили в контакте со штабом, Сортировочной и Перово. Благодаря телефонной и живой связи мы знали, что делается на том или или другом участке, нам было известно, что тов. Бураков вел, совместно с перовцами, наступление на кадетские корпуса с северо-восточной стороны, благодаря чему своевременно оказывалась взаимная помощь.

Мы знали, что кольцо вокруг Кремля все сжимается. Часть нашего отряда, засев в здании верхних рядов, вела обстрел Кремля, совместно с другими воинскими частями из районов.

Вскоре после этого, накануне шестого дня борьбы, Кремль пал. Впереди была еще долгая и упорная борьба—мы это знали, а поэтому нашей боевой единице нужно было придать более организованную форму.

С этой целью был организован главный штаб, который поместился в вагоне № 7; подробностей я касаться не буду.

Вскоре я был избран на с'езд мастеровых и рабочих в Петроград, и во главе штаба стал т. Смирнов.

Вот мои краткие воспоминания славных Октябрьских дней, которые от поколения к поколению будут передаваться с горячим и живейшим чувством. Наступающий теперь шестой год советской власти должен быть годом мировой власти рабочих советов.

Попов.

Телеграф в Октябрьские дни.

Воспоминания из жизни телеграфа Казанской жел. дор.

В тот момент, когда уже фактически власть в Питере перешла в руки рабочих, в Москве события лишь развертывались. Рабочие действовали не совсем организованно, то там, то здесь происходили их схватки с приверженцами временного правительства.

В этот самый зачаточный разгар борьбы у нас как раз происходил делегатский с'езд служащих и рабочих телеграфа Казанской дороги. Этот с'езд происходил в помещении бывшей конторы телеграфа по Рязанской ул., в доме № 7. С'ехавшихся делегатов с разных уголков дороги было около 35 человек. С'езд происходил под гул орудий и ружейной трескотни, которая доносилась из разных концов и окраин города. В таких условиях продолжать с'езд не представлялось возможным. Пять делегатов (сторонники переворота), в том числе и я, во главе с товарищем Орловым собрали маленькое совещание и решили поставить вопрос по существу, то-есть выявить отношение остальных делегатов к создавшемуся положению и принять участие в общей борьбе совместно с рабочими. Тов. Орловым от имени вышеуказанной группы было внесено внеочередное заявление об обсуждении создавшегося положения и предложение примкнуть к борющимся рабочим. Но не тут-то было: нас освистали, назвав авантюристами, занесли все пять фамилий в протокол, заклеймили позором и выразили большинством против пяти—доверие временному правительству и Керенскому. На этом работа с'езда оборвалась, и мы тут же, не медля ни минуты, под руководством тов. Орлова приняли деятельное участие в борьбе против буржуазии.

Мы вошли в контакт с местным ж.-дор. революционным штабом, получили наскоро краткие указания (инструкцию), оружие и приняли руководство и контроль над работой телеграфов всего московского узла, так как ни на одной из станций московского узла не было сочувствующих нам товарищей-телеграфистов; наоборот, встречали нас с насмешкой и иронией; при попытках устроить митинг или собрание нас освистывали при первых же словах и не давали говорить (телеграф Николаевской дороги в Москве). Из-за этого и происходили громадные затруднения в деле связи: нельзя было получить инфор-

мацию или передать таковую в окраинные пункты республики и провинцию, что было так необходимо центру. Нас саботировали, устраивали всевозможные повреждения проводов и аппаратов и т. д. Несмотря на все это, благодаря энтузиазму и энергии нашей малочисленной группы, а в особенности нашего руководителя тов. Орлова (тов. Орлов погиб на фронте в борьбе против Деникина), удалось преодолеть все трудности и сделать то, что было нам необходимо в этот момент.

Кучка казанцев-телеграфистов в пять человек заняла все главные железнодорожные пункты телеграфа Казанской, Николаевской, Северной, Александровской дорог, установила надежную связь с окраинами и этим много, много облегчила переход власти из рук буржуазии и контр-революции в руки рабочего класса.

Телеграфист Казанской жел. дороги С. В.

8/X 1922 г.

На Сортировке.

В момент свержения Николая Романова-Палкина на ст. Сортировочной Казанской жел. дор. господствовала партия меньшевиков, которая выдала, как я знаю, 152 партийных билета. Во главе организации стоял т. Смирнов, впоследствии член партии большевиков. Были влиятельны также эсэры, большинство которых было из администрации. Наша же организация большевиков состояла всего из 6-ти человек.

На нашу долю пришлось много работы. Нам надо было разбить обе соглашательские группы и перетянуть их членов в нашу партию. Это нам удалось: в Октябрьские дни они выступали вместе с нами. Еще до 25-го октября нами был организован отряд самообороны. Но в него записывались меньшевики и эсэры и другой ненужный нам элемент. У нас было 28 винтовок. Для того, чтобы отделить годных бойцов от негодных и сделать отряд действительно революционным, мы, при разбивке отряда на десятки, подчеркнули, что момент серьезный, придется, может-быть, пустить в ход оружие и сложить голову за дело революции. Это имело свои хорошие последствия: наши «друзья» сейчас же ушли. На другой день из 88 человек осталось только 42. На этих можно было рассчитывать при вступлении. Часть из них тут же вступила в партию большевиков и к моменту выступления наша организация имела уже более полусотни членов.

Связь с райкомом поддерживал секретарь депо Сортировочная. Организаторами железнодорожного райкома были т.т. Пятницкий, Маша Черняк, Гриша Аронштам и Зимин, которых часто вызывали на Сортировочную для проведения собраний. С противоположной стороны выступали: нач. участка Курицын, Лавров, меньшевик Малкин и офицеры, которых они приводили проливать слезы по поводу керенского наступления.

Железнодорожный райком определенного местожительства не имел. Как я помню, за время до Октября он сменил 4 квартиры. Свои заседания перед выступлением он собирал на Брестской улице, около вокзала. На этих собраниях производился подсчет сил каждой ячейки. Была избрана пятерка в составе: т.т. Буракова, Кабанова М., Смирнова И., Опухтина и меня, которая руководила подготовительной работой при депо Сортировочная. В 2 часа дня тов. Смирнов, пошедший в райком для

связи, вызвал меня по телефону и предложил отправить отряд Красной гвардии в райком. Я стал снимать мастеровых с работ. Мастер Трофимов стал препятствовать, но я заявил, что не он, а я буду отвечать за это.

Все члены партии собрались в месткоме. Я им об'яснил в чем дело. Сейчас же было решено отправляться в райком. Все собравшиеся были солдатами, да еще старыми. Ехать было не на чем. Поезда прошли. Пришлось мне отправиться к начальнику участка Лаврову требовать паровоз, но он отказался дать его для Красной Гвардии. Тогда я ему сказал, что его арестуем и сообщим об этом в совет.

— А что разве уже власть у советов?—спросил он.

Я ему на это ответил:

— Давай паровоз. Керенского больше нет. И не время разговаривать.

Не говоря больше ни слова, Лавров взял трубку и отдал распоряжение. Когда я вышел из конторы, меня уже дожидалась бригада. Машинистом был тов. Кирилов. Я отправил 43 человека, из них 26 с винтовками. Больше не было. Отряд возвратился в 11 час. ночи с тов. Смирновым. Он оставил 26 вооруженных до своего вызова на станции. На следующее утро часть отряда была отправлена в райком до обеда, другая часть— после обеда. Отправились все, за исключением дежурных. С последним отрядом отправился в райком и я. В царском павильоне уже находились красногвардейцы Северной, Николаевской, Казанской и других дорог. Не хватало винтовок и патрон. Я тоже был без винтовки. Мне поручено было отправиться в Московские мастерские Казанской жел. дор. и там узнать о находящемся в мастерских оружии и за одно проверить слух, будто в Сокольники приезжают казаки за сеном для лошадей. Я отправился. Мастерские охранялись красногвардейцами, выставившими свои посты. Винтовок у них было очень мало, патронов тоже. Разузнав все необходимое, я собирался возвращаться. Но в это время появился с 15-ю сортировцами тов. Уткин, слесарь, раненый унтер-офицер с фронта, сапер-подрывник. Он сообщил, что в Сокольниках появляются казаки и что их надо разогнать. Он, вместе с тов. Блюмбергом, тоже фронтовиком, отправились на разведку. Я решил их подождать. Возвратились они через полтора часа и сообщили, что казаков нет. Но зато на платформе обнаружили ящики с винтовками, охраняемыми солдатами. Тов. Уткин сказал:

— Я сейчас возьму своих сортировцев и мы все проделаем.
— Завтра будут у нас русские винтовки.

Я ему сказал:

— Возьми меня.
— Тебя не нужно. У тебя нет винтовки.

— Если кого ранят или убьют—я его унесу. А если меня— мое счастье.

— Нет. Лучше ступай в райком и скажи, что казаков нет.

Тов. Уткин с командой отправился в Сокольники. Я сообщил райкому все, что узнал, и отправился в Сортировку посмотреть, как там дело. Прибыл я сюда в 7 часов вечера. Застал только трех дежурных. На следующее утро (27 октября), придя в комитет, я увидел несколько ящиков с винтовками, около 100 штук. С появлением винтовок отряд наш стал расти и достиг 120 человек. Начальником отряда был тов. Кабанов. Отряд нес дежурства в райкоме и на месте. Однако, группа, оставшаяся на месте, не могла усидеть: собралась и отправилась в центр. Это было около 11 час. ночи. Вдруг по телефону нам сообщили, что во Всехсвятской появилась группа неизвестных, которые стреляют по слободе и по окопам и что товарищи, сидящие в них, собираются уходить, потому что их обошли с тыла. Я и тов. Блюмберг отправились вперед на разведку, а за нами вслед должен был отправиться отряд. У слободки мы встретились с патрулем из местных жителей, но без оружия. Он задержал одного вооруженного и загнал его в чайную Григорьева. Мы отправились туда. Обезоружили его и отослали в комиссариат. Сами мы установили связь с окопами у тюрьмы против кадетского корпуса. Выстроили сторожевую цепь через пассажирскую станцию «Сортировочная» по линии. Мы влили в окопы часть свежих сил, которые явились на смену во время, так как некоторые товарищи сидели в окопах безвыходно двое суток. Они уже собирались бросить окопы и увезти оружие, которое стояло у тюрьмы. Сменив их, мы накормили, напоили их, дали им согреться и отдохнуть. Таким образом, у нас образовался резерв и мы имели возможность сменивать силы в окопах. В чайную перевели все время находившийся под дождем перевязочный пункт.

Наш отряд оставался в окопах до окончания боя, пока мы не победили.

Наперстков.

Октябрьский переворот.

Краткие воспоминания.

До февральской революции при Перовских мастерских была небольшая подпольная ячейка большевиков, состоявшая из 9 товарищей; связана она была с МК через т. Иванова Трофима (теперь работающего в Перовских мастерских) и Кукушкина, оказавшегося провокатором (ныне расстрелянного), Означенные товарищи были избраны в I-ый московский совет по предложению ячейки на общем собрании в мастерских.

С февральской революции по октябрьскую в Перовских мастерских число членов ячейки увеличилось до 47 коммунистов. Часть из них была на совещании московской организации в момент, когда обсуждался вопрос о вооруженном восстании. Председательствовал на совещании ныне убитый тов. Усиевич.

К Октябрьским дням рабочие почти все были на стороне большевиков; вот почему от мастерских во все организации, по предложению ячейки, выбирали большевиков и голосовали за кандидатов, выставленных ячейкой.

Организовывая Красную Гвардию, ячейка вела отчаянную борьбу с главным дорожным комитетом, руководимым эсэрами и меньшевиками, и особо со ставленником дорожного комитета—начальником охраны, которые препятствовали вооружению, не давая оружия. Из этого положения нас вывезло одно обстоятельство.

На станции Запутная М.-Каз. ж. д. крестьяне разгромили цистерну со спиртом и помещение станции. Главному дорожному комитету ничего не оставалось делать, как обратиться к помощи дружинников. Этим перовцы воспользовались и получили от комиссара охраны дороги 67 штук винтовок системы „ГРА“ и небольшое количество патронов. Все это затем было оставлено при Перовской ячейке.

К моменту Октября Красная Гвардия в Перовских мастерских достигла до 160 человек, из коих 113 чел. беспартийных. К 7 ноября (25 октября) Красная Гвардия имела уже винтовки и была готова к вооруженной схватке.

Вся Красная Гвардия была разбита на десятки. Из каждого десятка выделялся ответственный товарищ. Всей же Красной Гвардией командовал единодушно выбранный отрядом тов. Плющев (теперь умерший), который имел хорошую военную подго-

товку и обладал железным характером. Под его руководством начала свою деятельность Красная Гвардия.

7-го ноября (25 октября) при первых выстрелах в Москве и схватке Красной Гвардии с юнкерами, Перовской ячейкой бы выбран ревком из пяти товарищей, под председательством того же т. Плющева. Первой своей задачей ревком поставил захват станции Перово.

Захватив станцию, расставили караул у телефонных аппаратов и на телеграфе, дабы не допускать распоряжений, исходящих от главного дорожного комитета, который шел в разрез с большевиками.

Сейчас же был отдан приказ взять охрану ст. Перово с свои руки (ночные обходы). Далее ревком об'явил близлежащие местности и ст. Перово на военном положении. Был отдан приказ: 1. Всем, кто имеет оружие, предлагается получить разрешение на таковое в ревкоме при мастерских (имея в виду отборку). 2. Все пойманные в хищении железнодорожного имущества представляются в ревком. 3. Никакие распоряжения по мастерским, а также в местностях, об'явленных на военном положении, без визы ревкома считать недействительными и не проводить в жизнь.

Одновременно т. Плющевым отдан был приказ по отряду Красной Гвардии: „Всем быть готовыми к выступлению и перейти на казарменную жизнь; оставаться днем и ночью в мастерских при штабе Красной Гвардии“.

Через установленную связь с Москвой в первый же день ревком получил сведения о недостатке оружия и патронов в Москве и предложение поискать по линии. Начальником отряда была выслана разведка—осмотреть на линии вагоны. Разведка донесла о блестящих результатах, что со станции Сокольники уже отправлены в московские паровозные мастерские М. - Каз. ж. д. 12 вагонов с винтовками. Оружие распределялось районной организацией. Особое внимание было обращено на то, что к моменту восстания некоторые запасные полки были без оружия. Из привезенных вагонов с винтовками был вооружен 56-ой полк, а 100 шт. было оставлено в Перове. Такая же потребность ощущалась и патронах; часов в 10 вечера тов. Маша известила перовский ревком по телефону, чтобы перовцы достали патроны из Симоновского патронного склада.

В чьих руках был склад точно не было установлено. Но предполагали, что должен быть в наших руках. Ревкомом была выслана часть отряда на эту работу. Для того, чтобы достать патроны и привести их со склада, необходимо было заставить начальника ст. Перово дать путь и паровоз на Симоновскую ветку. Начальник станции старался держать „нейтралитет“ и не давал жезла. Церемониться было некогда. При-

казано было начальнику не разговаривать. Дан был паровоз и открыт путь.

Приехав к патронному складу, отряд, не встретив препятствия, нагрузился; патроны были доставлены в Москву в главный железнодорожный штаб, находившийся в бывшем царском павильоне Николаевской железной дороги.

Когда эта работа была проделана, начальник об'явил отряду, что оружие и патроны распределены по назначению; отряд был спокоен и доволен, что оружие не попало в руки юнкеров. Приходилось быть на чеку, особенно, ночью. Шли вести о близкой победе Красной Гвардии над юнкерами. Отряд ожидал отступления юнкеров по направлению Перово из Александровских казарм. Ревкомом была установлена непрерывная связь с частью Красной Гвардии ст. Депо-Сортировочная, засевшей близ ст. Сортировочная и наблюдавшей за действиями юнкеров. Все предположения и ожидания оказались напрасными, так как юнкера сдались. Части отряда по требованию ревкома железнодорожного района посылались время от времени на подкрепление в Москву.

Большую роль отряд сыграл по охране линии и населения. Если бы это не было предусмотрено, то не обошлось бы без эксцессов 1905 года, т.-е. разграбления грузов на ст. Перово. Ревком высылал через каждые 2 часа патруль на линии и по улицам и захваченные подозрительные лица приводились в ревком. Часть из них по выяснению отпускалась, а более подозрительные направлялись в Москву.

Отряд снялся с военного положения лишь по окончании полной победы над юнкерами и перенес свои действия на линию, где, по предписанию из центра, приходилось действовать по разоружению эшелонов, произвольно демобилизовавшихся, а также вести борьбу с проездом безбилетных пассажиров и провозом разной контрабанды, главным образом спирта, и бороться с бандитизмом вообще.

Вот краткие воспоминания перовской организации о днях Октября.

Бюро ячейки Перовских мастерских.

27 февраля 1917 года.

При технической бригаде был избран местком, куда вошли членами т. Бочаров и я.

Позже, на 2-м собрании, мы были избраны в районный исполнительный комитет, в качестве членов президиума. Там мы и работали с февраля по день Октябрьской революции.

С нами были и другие товарищи из паровозных мастерских (Иодзевич) и вагонных (Прохоров).

Всю работу, как организационную, так и партийную, пришлось нести нам четырем большевикам. Очень скоро к нам стали примыкать многие товарищи из других мастерских.

По указанию исполкома приступили к организации Красной Гвардии, в каковой принимали участие все вышеуказанные товарищи. Проводили собрания, выносили резолюции за свержение власти Керенского.

Потом явился на сцену Корнилов. Железнодорожники были призваны итти против него. По указанию Викжеля избран был статечный комитет, который и об'явил железнодорожную забастовку.

Далее наступил июль. Нашим товарищам пришлось туго. При исполнительном комитете остались одни большевики, которые знали, за что борятся.

Вскоре положение изменилось. Июльское наступление сыграло роль в пользу большевиков. Они стали приобретать большое влияние среди железнодорожных масс.

Уже в октябре, когда железнодорожники, по приказу Викжеля, вынесли постановление держать нейтралитет, рабочая масса, руководимая большевиками, была призвана под ружье и требовала вооружения. Но оружия не было ни у исполкома, ни в революционном комитете. Тогда революционный комитет постановил отобрать шесть берданок с шестью патронами, находящиеся у комиссара, утвержденного правительством Керенского.

К нему явились трое—Ионов, Бочаров и я.

Потребовали выдачи оружия. После долгих препирательств нам удалось получить. Революционному комитету пришлось вынести еще раз постановление «из'ять револьверы у милиционеров комиссара». Мы снова отправились. Но на этот раз мы явились не с голыми руками, а с теми берданками, которые мы раньше у него забрали.

Комиссар установил часовой срок, в течение которого он должен был разоружить милиционеров. Через час мы действительно получили у комиссара Дендурианца 4 револьвера системы «наган». Не выходя из его кабинета, мы об'явили ему его «свержение». Комиссаром был назначен я.

Начал я с осмотра занимаемого комиссаром помещения. Обнаружил ящики с револьверами системы «наган». Немедленно вооружены были все члены революционного комитета и Красная Гвардия, состоящая из 30 товарищей — рабочих вагонных и паровозных мастерских.

Вооруженные они явились в штаб, к Южному мосту, где нами был занят царский павильон. Там они застали рабочих железнодорожных мастерских.

Из числа отобранных револьверов в московский районный железнодорожный совет было передано 6 штук.

Наша Красная Гвардия слилась с красногвардейцами других железных дорог и вместе отправились на Казанскую дорогу, где обнаружили несколько вагонов винтовок. Тут у бывшего царского павильона образовался хорошо вооруженный штаб. Плохо обстояло дело с продовольствием.

Тогда революционный комитет сделал распоряжение буфетчику павильона, чтобы было изготовлено такое количество обедов, какое потребуется для штаба.

Конечно, содержатель буфета не только не хотел изготовлять нам обед из своего продовольствия, но готов был утопить всех нас в чайной ложке, но твердая рука октябрьских революционеров потребовала, и мы не только получили обед, но предпринимателю пришлось пустить в ход всю посуду, даже серебряную, которая береглась для особых вельможных сволочей— царских прихвостней.

Наши боевики—красноармейцы, поедая поварские приготовления на серебряных блюдах, усмехаясь, говорили: «ай да большевики, если они сейчас нас так кормят, то после победы будет еще лучше».

Красные бойцы рвались из штаба в бой, который шел у Кремля и в других районах. По первому требованию Р. К.— красные бойцы направлялись по указанию.

Хочу отметить один яркий момент в поведении наших рабочих красногвардейцев.

Во время охраны железных дорог красными бойцами было обнаружено большое количество разных вин. Несмотря на русскую привычку к выпивке,—под грохот орудий, они разбивали бутылки вина о рельсы и выливали его тут же.

Мажокин.

Партработа на Николаевской ж. д. в Москве в 1917 году.

Шестого марта 1917 года мы (я и тов. Мажокин) записались в партию. Нам было известно, что записано было уже несколько товарищей из паровозных мастерских. Из них я припоминаю сейчас т.т. Ионова, Ядзевича, Абакумова, Данилина, Прохорова, Хренова и еще других.

Общей работы на первых порах мы еще не вели, но на митингах и собраниях постоянно понимали друг друга.

Первая наша совместная работа была в товарной конторе. Там нас собрал т. Пятницкий. Из наших мастерских было около 25-ти человек; присутствовали также товарищи и с других дорог. Затем т.т. Зимин, Пятницкий и Черняк нас часто собирали, говорили с нами о многом—и многому научили. Вскоре стали выступать и наши. Т. Ядзевича рабочие всегда очень внимательно слушали. Мы очень охотно ходили и на другие митинги и на лекции, по указанию тов. Пятницкого.

Так было до июльских дней. После 4-го июля наша партийная работа сразу упала. Многие позорно бежали,—другие стали относиться к работе чрезвычайно пассивно. Наш секретарь в июльские дни готов был даже сжечь всю переписку, книжку билетов, квитанции и т. п.

На совещании небольшой группы товарищей обязанности казначея и секретаря возложены были на меня.

К началу августа наши дела снова стали поправляться. Приток членов партии все увеличивался. К началу выборов в районную думу мы чувствовали себя настолько сильными, что уже очень часто говорили об открытой борьбе с временным правительством.

Я ясно помню совещание в Белом зале московского совета. Там мы наметили общую линию поведения.

После выборов в районную думу, когда наша партия одержала победу—перед нами, членами партии, стал вопрос о дальнейшей борьбе.

Особенно горячая работа шла у нас в начале октября. Ежедневно мы собирались и обсуждали вопрос о взятии власти и о том, какую работу мы должны проделать в армии. В октябре мы все вступили добровольцами в Красную Гвардию. Здесь у нас работа закипела. Но у железнодорожников была одна беда—

не хватало оружия. Это было быстро изжито общими усилиями. Винтовки нашлись на Казанской дороге. На другой же день и патроны отыскались. И пошла работа...

В ночь на 2-ое ноября в Москве наступило затишье. Выстрелы еще были слышны, но реже, не так, как в течение недели.

Железнодорожный ревком получил новые тревожные вести о том, что по Николаевской ж. д. идут по направлению к Москве три поезда,—из коих два броневых. Кому принадлежали поезда—никто абсолютно не знал. Предполагали—войска Керенского.

Викжель окончательно растерялся, не знал, что делать.

Ревком стал выяснять положение, чтобы предотвратить дальнейшее кровопролитие в Москве.

Мы, николаевцы, приняли в этой работе самое живое участие: мы запросили по прямому проводу Тверь, Клин, но положительных результатов не добились. Вот как на наш запрос ответила ст. Тверь: «Поезда отправились, из них—два броневых, кому принадлежит неизвестно. Остановка поезда продолжалась 15 минут. Первый броневой поезд ведет машинист Бродов».

Это нас еще больше забеспокоило.

Я припоминаю, что мы тут же связались со штабом и запросили дежурных членов Викжеля, которые продолжали быть так растеряны, что не знали, что предпринять. Николаевцы без перерыва дежурили, в ожидании новых сообщений, но ничего не получалось. Поезда продвинулись до ст. Клин, где остановились для совещания.

Время так шло быстро, что мы не заметили, как прошла ночь; во втором часу к нам в комитет пришел т. Зимин. Тов. Зимин предложил поехать на паровозе на встречу войскам, выяснить положение и принять соответствующие меры. Тут же т. Зимин отправил телеграмму с требованием дать нам паровоз для встречи войск.

Через 20 минут паровоз стоял у семафора.

Мы стали сговариваться, как следует приступить к выяснению положения и кто должен ехать. Решив не терять ни одной минуты времени, т. Зимин предложил ехать вдвоем. Поехали: он и—от Николаевской ж. д.—я. Ехали со скоростью 75-ти верст в час, остановились лишь на несколько минут на ст. Крюково по случаю того, что впереди нас стоял товарный поезд,

Когда мы прибыли на ст. Подсолнечное и узнали, чо поезд уже вышел из Клина, то дали распоряжение задержать его на первой станции, а сами отправились дальше.

Под'езжая к станции Фроловской, заметили, что семафор открыт. Мы дали распоряжение закрыть его.

Приказание было исполнено и первый броневой поезд был задержан.

Выяснили, что в неизвестных эшелонах наши моряки, которые двинулись в Москву на помощь рабочим.

Поезд этот раньше действительно принадлежал раньше Керенскому; он был отобран под Гатчиной.

Мы познакомили наших моряков с положением дел в Москве. Они предложили довезти нас до Москвы.

Но в виду того, что в Москве ждали от нас ответа, мы немедленно отправились в Клин, оттуда дали телеграмму, что едущие войска—наши союзники и мер принимать против них никаких не надо.

Бочаров.

На московском участке Николаевской ж. д.

Февральская революция протекла у нас так, как обыкновенно проходят все буржуазные революции. Железнодорожники не принимали в ней активного участия. Все их участие выразилось в разоружении железнодорожной жандармерии и в возмущении против неугодной администрации. Были организованы ревкомы, затем исполкомы. Главнейшей задачей последних являлась защита интересов трудящихся от произвола администрации, которая, несмотря на революцию, продолжала чувствовать себя хозяином положения. В исполкоме были представители различных политических течений; первенство в количественном отношении занимали эсэры, которые трубили о земле и воле. Социал-демократов было мало. Если было человека два интернационалиста, то им очень тяжело приходилось работать на службе движения, которая отличалась большой инертностью к рабочему движению. На службе телеграфа было несколько эсэров, с ликвидацией жандармерии взявшие в свои руки наблюдение за станцией. Во главе телеграфа стоял Березовский.

Взаимоотношения между дорожным и районными исполнительными комитетами носили форму соподчиненности; при чем некоторые члены районных исполкомов были в то же самое время членами дорожных исполкомов.

Социал-демократов большевиков в начале февральской революции на московском участке было лишь двое: тов. Иодзевич—фрезировщик паровозной мастерской, и тов. Прохоров—столяр вагонной мастерской. Работать им было очень тяжело. Симпатии большинства были на стороне эсэров. Политическая работа в массах—агитационная и пропагандистская—велась напряженно.

Партия большевиков отличалась своей сплоченностью и дисциплиной и это дало свои результаты. Для подготовки рабочего собрания приглашались лучшие, докладчики из старших товарищей, которые противопоставлялись какому-либо видному эсэру или меньшевику.

Вскоре удалось привлечь на свою сторону нескольких молодых товарищей, не партийных. В первых рядах оказались; т. т. Хренов (ваг. мастерск.), Мажокин, Бочаров, Г. Рябчиков—слесарь вверенного депо, затем вернулся из ссылки т. Ионов. С этими силами московский участок Николаевской жел. дор. вел подготовку к Октябрьской революции.

Т. т. Иодзевич, Прохоров, Мажокин, Ионов—были в московском районном исполкоме Ник. ж. д., а остальные товарищи были на местах.

По инициативе районного исполкома, временная милиция Московского района Николаевской ж. д. была заменена постоянной, под руководством комиссара милиции Дендурианца, который впоследствии выявил себя эсэром.

Учитывая предоктябрьскую обстановку, районный исполнительный комитет в составе: председателя т. Иодзевича, членов т. т. Прохорова, Мажокина и Ионова, постановили создать совет при комиссаре в составе двух членов исполкома: т. т. Мажокина и Прохорова и комиссара Дендурианца. Тов. Мажокин откомандирован был в качестве постоянного представителя при комиссаре.

В ожидании событий милиция была вооружена винтовками и наганами и представляла из себя некоторую силу, на которую необходимо было оказать свое влияние. Когда, после московского совещания «живых сил», ждали приезда Корнилова, на железных дорогах организованы были ревкомы, в советах дебатировался вопрос о вооружении рабочих. Ревком Московского района Николаевской жел. дор. командировал 3-х членов ревкома, т. т. Ионова, Алексеева и Прохорова, навстречу белому генералу. И в Бологом был организован ревком, в который вошли разнообразные элементы, вплоть до контрреволюционных включительно. Ячейка социал-демократов большевиков была слишком слаба.

В ожидании скорого прихода Корнилова контр-революционные элементы подняли голову и стали открыто агитировать за Корнилова, мотивируя свою агитацию необходимостью твердой власти. Пробыли мы в Бологом одни сутки. Переговорив между собой, решили, что с Бологовским ревкомом ничего путного не сделаешь. Вечером, под предлогом возвращения в Москву, пожелав успеха ревкому, отправились пешком.

Верстах в 10-ти от Бологого услышали о приближении корниловских эшелонов. Воспользовавшись ночной темнотой, мы с помощью т. Ионова, как специалиста, доставшего в одной из будок ключ и ломик, расширили путь, вследствие чего в непродолжительном времени произошло крушение первого эшелона корниловских войск. Проделав эту штуку, мы направились на ст. Бологое и с первым отходящим поездом уехали в Москву. По полученным сведениям из Бологого эшелон шел медленно и потому крушение было небольшое, но все-же несколько вагонов сошли с рельс и кое-кто потерпел ушибы. О погибших сведений не было. Но все же движение эшелонов прекратилось.

Прибыв в Москву, мы лихорадочно взялись за организацию Красной Гвардии. Этот вопрос предварительно обсуждался в районном совете московского железнодорожного узла, председателем которого был тов. Пятницкий. Решено было вооружиться как можно быстрее. Привести в исполнение это постановление было очень трудно. Оружия достать было негде. Все оно было в войсковых частях, которыми руководил царский офицер. Созвали общее собрание рабочих; рабочих поставили в известность относительно надвигающейся реакционной опасности. И решение вооружиться встретило сочувствие среди рабочих. Только одни эсэры были против вооружения.

Мне памятен день, когда на общем собрании паровозных и вагонных мастерских обсуждался вопрос о вооружении рабочих и когда после зажигательных речей ораторов социал-демократов большевиков была принята резолюция о необходимости записи в Красную Гвардию. Открыли запись. Записалось около 30 человек. Я избран был начальником Красной Гвардии Николаевской жел. дор. В Красной Гвардии этой дороги приняли участие только две мастерских: паровозная и вагонная.

С вооружением Красной Гвардии обстояло неважно. Для всей гвардии с большим трудом удалолось достать 10 старых винтовок системы Бердана, непригодных для стрельбы, затем 4 нагана.

Таким же способом была организована Красная Гвардия и на других железных дорогах. Затем был организован железнодорожный центральный штаб Красной Гвардии, который помещался в бывш. царском павильоне Николаевской жел. дороги. Начальником был, т. Зимин, заместителем т. Гусев с Курской жел. дор.[1])

В центральном штабе несли дежурство красногвардейцы по вызову со всех жел. дор. Московского узла. Задачей центрального железнодорожного штаба — было держать связь с центральным московским ревкомом и, с другой стороны,—с районами Москвы и, с третьей,—с железнодорожными штабами, через них—с линиями железных дорог.

Л. Прохоров.

---

[1]) В действительности было наоборот—начальником т. Гусев, а заместителем Зимин.

С оружием в руках.

(Из воспоминаний о Северн. жел. дор.)

При первых выстрелах мы, северяне, стали стягиваться к нашему месткому и ячейке 1-го участка тяги. Мы получили от комиссара милиции 8 берданок без одного патрона. У некоторых коммунистов были револьверы—всего штук семь—тоже почти без патронов. С таким оружием встали мы на защиту вокзала и охрану мастерских. При проверке проезжавших автомобилей мы выпрашивали иногда пачку или две патронов. Но давали нам больше винтовочные, которые к берданкам не подходили.

На другой день мы получили известие, что на Казанской дороге стоят вагоны с оружием. Мы снеслись с месткомом товарищей, имевших оружие, и пошли к вагонам. Здесь уже грузил себе оружие какой-то завод. Мы помогли погрузке и попросили товарищей подвезти оружие и к нам. Товарищи с завода это сделали. Доставили вместе с нами всего 200 ружей.

Оружие добыли, но патронов все же не было. Тогда двое из нас были откомандированы в Мызу-Раеву на Лосиноостровскую в военный склад за патронами и к вечеру на автомобилях несколько ящиков было доставлено.

Через день к нам с помощью товарища из района доставили еще два вагона патронов и один вагон винтовок. Но ружья оказались румынские и к патронам не подходили. Все же мы уже были богаты оружием и могли организованным порядком действовать.

И приступили к делу. Отряд мы разбили на несколько групп, который состоял из месткома, коммунистов и беспартийных товарищей низших мастерских тяги, а также и других служб, и завязали связь с районным комитетом и с центром, посылая туда товарищей по очереди; установили дежурства при вокзале и в поездах, проверяли документы и обезоруживали белых офицеров. Приезжавших наши отряды направляли в город с провожатыми и делились с ними запасом оружия.

Один из наших был ранен. Он находился в городе на связи. Два товарища попали в плен, когда возвращались обратно из города. Их забрали в Кремль. Здесь они были приговорены к расстрелу. Но расстрелять их контр-революционерам не удалось.

Наши заняли Кремль.

Группа товарищей из ячейки 18 уч. тяги Сев. ж. д.

Красные Октябрьские дни.

Воспоминания членов революционной пятерки и ревкома Александровской жел. дороги [1]).

Вот уже и еще новая годовщина Красного Октября... По счету четвертая... Каждый день, каждый час, который записывается на страницах истории кровью не только русского, но и всемирного пролетариата. Окидываешь взором пройденный путь, хочешь записать его, но, видя величие и необ'ятность его, отказываешься.

Живо встают картины прошлого... Цеховой комитет на чердаке конторы токарного цеха Московских мастерских... Председатель комитета тов. И. А. Баклунов, члены т.т. Рыкунов и Ефимов... Их огромная работа по осуществлению лозунга «Вся власть советам»... Связь через т.т. Н. Вавилкина, А. Зуева, Демина со сборкой, вагонными и другими цехами...

Со стороны временного правительства Керенского делаются покушения на советы.., и вот тут-то и начинается наш последний и решительный бой.

Ясно припоминаются, как 25-го октября было назначено в московских мастерских районное собрание, на котором присутствовало три тысячи мастеровых и рабочих. Выступали представители всех партий. От нас—представители железнодорожного района тов. Зимин и Пресненского—тов. Ломов. В результате прений была принята огромным большинством резолюция в смысле необходимости поддержки и защиты власти советов всеми средствами и силами, имеющимися в распоряжении рабочих. Тут же была выделена революционная пятерка, в которую вошли т.т. П. Є. Егоров (участник революции 1905 г.), И. А. Баклунов, Кураев, Константинов и Лапотко.

Решив организовать Красную гвардию, мы открыли при главных мастерских тайную запись в нее. Сразу же нам удалось сгруппировать несколько товарищей—это т.т. Клемешов, Ермолай Зуев, Петр Волков, Петр Баклунов, Владимиров, Николаев (участник революции 1905 г.), Лисовский, Лобов, Демин, Широков, Самарин, Иванов (из мобилизационного отдела управления), Ильичев, Ушатинский.

Учитывая бойцов и опираясь на главные мастерские, мы в этот же день, не откладывая ни минуты, отправились в главный дорожный комитет, где на основании районного постано-

[1]) Перепечатано из № 2 газ. «Красная Пресня».

вления потребовали принять нас равноправными членами комитета. Засевшие в комитете эсеры энергично противодействовали приему, но, в конце-концов, мы были приняты и, получив мандаты, предложили комитету передать нам весь имевшийся у него запас оружия, который, по передаче, был роздан нам и среди записавшихся красногвардейцев. На другой день была разоружена милиция и установлен патруль и контроль за всеми важными, в военном отношении, учреждениями на вокзале. Будучи в главном дорожном комитете, мы сразу оценили насколько необходимо иметь преданных революции людей на телеграфе и вот именно там-то нами и был поставлен усиленный контроль, так что ни одна телеграмма не могла пройти помимо контроля. Тогда же была налажена связь как с главным военно-революционным комитетом московского совета, через члена московского совета от главных мастерских тов. И. А. Баклунова, так и с Пресненским, Бутырским и Железнодорожным районами, куда доносилось о всем происходящем у нас на дороге.

События развертывались с головокружительной быстротой, требуя все новые и новые силы для работы, и мы на собрании ответственных работников избрали в помощь революционной пятерки ревком, куда влились т.т. Н. Ф. Тихонов (впоследствии председатель совета дорожных депутатов), П. С. Егоров, И. А. Баклунов, Лапотко, Кураев, Константинов, Полонский, Михайлов, Гунько, Владимиров-Алексеев и друг. и тут же был организован штаб Красной Гвардии, который выполнял все боевые распоряжения ревкома. Начальниками контроля был тт. Волков, Клемешов и Куликов.

С 27-го октября установилась у нас в полном смысле боевая жизнь. Великие и радостные дни, когда мы пролетарии, выросшие под ударами кнута, не гнули шеи, а гордо держа красное знамя, через страдания, кровь, слезы пробивали путь к новой и прекрасной жизни, к коммунизму.

Это боевая жизнь потянулась у нас однообразно, временно прерываемая весьма важными событиями. Припоминаются некоторые из них... Получаем ночью по телеграфу известие, что на Москву движутся несколько эшелонов контр-революционных войск. Сносимся с главным военно-революционным комитетом московского совета, последний посылает нам на подмогу несколько боевых товарищей и дает предписание во что бы то ни стало, вплоть до взрывов пути и мостов, приостановить движение эшелонов. Часа через два-три формируем поезд и некоторые из нас едут для разборки пути между Гжатском и Уваровкой. Разбираем путь и тем самым приостанавливаем движение враждебных нам эшелонов и вынуждаем ехавшие в них войска, в большинстве казаков, расквартироваться по Вяземскому и Гжатскому районам. Впоследствии эти войска

командующим московским округом тов. Н. И. Мураловым были распущены по домам. Припоминается еще, имевший огромный стратегический характер, случай задержки занимавшегося контрразведкей белого офицера с планами, нарядами на перевозку войск, разными бланками и крупной суммой денег. Офицер был препровожден в главный военно-революционный комитет московского совета и последний с этого времени отрядил для сношения с нами специального товарища-мотоциклиста. Как потом выяснилось, этот офицер был крупной фигурой в контрреволюционном стане. Также припоминается нахождение у нас на дороге большого количества всякого рода оружия и орудий, которыми по распоряжению тов. Муралова снабжались красногвардейцы других районов и городов.

Припоминая все это сейчас, в четвертую годовщину Великого Октября, мы, боевые товарищи, не страшась смерти, идем к светлому будущему с твердой верой, что хотя единицы из нас и погибнут, но, в общем, мы, большевики, победим.

Баклунов, Тихонов и Егоров.

Приложения.

*
* *

Роясь в старых бумагах, мы нашли часть копии отчета жел.-дор. районного комитета, написанного в 1919 г. для М. К. К., к сожалению, остальной части этого отчета отыскать не удалось.

Приводим этот отчет здесь, как интересный документ.

Отчет районного железнодорожного комитета РКП о его деятельности.

Вопрос о создании выделенного из территориальных районов железнодорожного района был поставлен на одном из первых заседаний московского комитета вместе с активными работниками-организаторами районов после февральского переворота. Этот вопрос возник с самого начала, так как районные организаторы не могли в этот лихорадочный период организационного строительства обслужить железные дороги с их многочисленными службами даже в Москве, не говоря уже о линии, откуда также поступали требования на организаторские и агитаторские силы (Савеловская линия, Перово, Лосинка и др.). На этом заседании московский комитет решил выделить специальных организаторов и агитаторов для обслуживания железных дорог. Московский комитет назначил на этом заседании в железнодорожный район т.т. Юрия, Машу, Зимина, Амосова и техническим секретарем этого первого подобия комитета был Цыкин; тов. Юрий вскоре уехал из Москвы, взамен его в виду усилившейся работы были посланы московским комитетом только что вернувшийся из ссылки т.т. Пятницкий и Григорий (Аронштам). Первоначальная работа районного комитета сводилась к агитации на собраниях, митингах и созданию партийных ячеек на местах. В некоторых местах к моменту революции были подпольные партийные ячейки, но

таких было немного, в большинстве пришлось создавать ячейки из сырого материала и затем их обрабатывать. Такими местами, где существовали подпольные организации, были главные мастерские Моск.-Курской ж. дор. (т.т. Панферов, Сухов, Старостин), среди кондукторов ст. Лихоборы Окружной ж. дор. (т. Куликов), маст. ст. Москва 1-й Курской ж. д. (т. Орещенко, Терехов), типография Курской ж. д. (т. Ломский), депо ст. Москва Киево-Воронежской ж. д. (т.т. Горбунов, Фонченко) и среди кондукторов Александровской ж. д. (т.т. Дианов, Лисенко), ст. Перово Казанской ж. д. (т. Иванов), Люблино (Чистов, Тихонов, Журавлев, Прялочников).

В течение первых дней работы были созданы партийные организации на всех дорогах Московского узла, организация шла по службам, в каждой службе по мере возможности создавались ячейки нашей партии. Наиболее пролетарской по своему составу среди железнодорожников, которые в большинстве своем являются элементом мелкобуржуазным, связанным с деревней и мелкой собственностью, и потому чуждым пролетарскому движению, является служба тяги и наиболее сильными были наши организации именно в этой службе.

Всего в первые месяцы существования нашей организации были созданы партийные ячейки, которые распределялись по дорогам следующим образом:

Московско-Казанская жел. дорога.

1) Вагонные мастерские ст. Москва.
2) Паровозные мастерские ст. Москва.
3) Перовские мастерские (с первых дней революции).
4) Конвенция.
5) Вагонный отдел.
6) Пасс. депо ст. Москва (ко времени Октябрьского переворота).
7) Телеграфисты.
8) Москва II товарная (после Октябрьской революции).
9) Охрана ж. д.
10) Строительный завод.
11) Депо Сортировочное.

Московско-Курской Нижегородской жел. дор.

1) Главные мастерские Москва II (с первых дней революции).
2) Мастерские и депо Москва I.
3) Типография Московско-Курской жел. дор.
4) Депо и строительный завод ст. Люблино.

5) Ст. Лихоборы Окружной жел. дор.—кондуктора и депо.

6) Ст. Пресня и Угрешская Окружной жел. дор. (к моменту Октябрьского переворота).

7) Мастерские 5-го уч. службы тяги Нижегородской дор.

8) Ст. Москва II товарная.

10) Управление дороги.

11) Кондуктора Нижегородской жел. дор.

Николаевская жел. дорога.

1) Вагонные мастерские (с первых дней революции).

2) Паровозные мастерские.

3) Депо (незадолго перед Октябрьской революцией).

4) Служба движения.

5) Охрана (после Октябрьского переворота).

6) Кондуктора.

Северная жел. дорога.

1) Московские мастерск. (с первых дней революции).

2) Ст. Лосиноостровская—депо.

3) Управление дороги (к моменту Октябрьской революции).

4) Депо Москва.

5) Сл. пути и материальная.

Савеловская жел. дорога.

Одна об'единенная ячейка всех служб (с первый дней революции).

Рязано-Уральская жел. дорога.

1) Одна об'единенная ячейка всех служб (с первых дней революции).

2) Ст. Бирюлево—об'единенная ячейка всех служб (с сентября 1917 г.).

Александровская жел. дор., ст. Москва.

1) Главные мастерские (с начала революции).

2) Кондуктора.

3) Мастерские малого ремонта (к моменту Октябрьской революции).

4) Служба пути.

Киево-Воронежская жел. дорога.

Об'единенная ячейка всех служб (с начала революции до 1918 года, когда были образованы ячейки по отдельным службам пути тяги, телеграфа).

Виндаво-Рыбинская жел. дорога.

1) Ст. Подмосковная—мастерские (с начала революции).
2) Ст. Москва (после Октябрьской революции).

Первоначально работа заключалась, главным образом, по созданию организационного аппарата в районной партийной организации, в поднятии сознательности членов ячеек, по установлению связи их между собой.

Первое общее собрание района было созвано в конце марта в помещении Хлебной биржи по Гавриковской площади; на этом собрании был уже формально организован районный комитет, в который вошли помимо товарищей, делегированных московским комитетом, также представители всех дорог.

На дорогах были созданы общие совместные собрания всех ячеек каждой дороги, которые организовались в подрайоны, были созданы подрайонные комитеты.

На ячейках усиленно занимались в это время разбором партийной программы и политических вопросов текущего момента Через посредство ячеек постоянно на дорогах устраивались митинги, лекции, где мы пытались проводить свое влияние. Через них же мы проводили свое организационное влияние на работу местных, районных и главнодорожных комитетов, первоначально состав которых вследствие неорганизованности и случайности выборов, был главным образом меньшевистско-эсэровский. В большинстве нам удалось, после того как партийная организация крепла и закрепляла свое влияние на массы, отзывать инакомыслящих представителей и посылать наших товарищей. В особенности это нам удалось на выборе делегатов в московский совет рабочих депутатов и районного железнодорожного совета: в обоих советах большинство делегатов были наши товарищи.

Как быстро складывалась и укреплялась организация можно видеть из того, что если на первом общем собрании района присутствовало немного свыше 50 человек, то на 2-м собрании, несмотря на то, что оно было созвано в очень далеко расположенном от большинства дорог помещении, на нем присутствовало свыше 500 человек. Если на демонстрации 14-го мая железнодорожники шли, каждая дорога отдельно, то на первомайской демонстрации, по зову нашего района, все дороги собра-

лись на Каланчевской площади и шли под нашими знаменами 3-го Интернационала.

В мае месяце был открыт партийный клуб района в Сыромятниках, при клубе была организована библиотека, была попытка организовать постоянные лекции по определенному плану, но не удалась: велись лишь собеседования и делались доклады по различным программным вопросам.

Под'ем партийной работы и рост организации продолжался до середины лета—до знаменитых июльских дней.

Ушаты грязи и клеветы, вылитые буржуазией на нашу партию, поколебали молодых ее членов и ряды наши значительно поредели. На общее собрание членов партии нашего района, созванное в первые дни июля, явились около сорока человек, да и те в большинстве выглядели растерянно. Выступать в мастерских на собраниях нашим товарищам в это время было очень трудно.

Этот критический период не прошел даром для организации; если мы за это время пострадали количественно, то качественно мы безусловно выиграли, партия сплотила свои ряды, стала сплоченной, дружной, организованной. Больше внимания мы обратили за это время на крепкую организацию ячеек, что в значительной мере и удалось. Благодаря интенсивной работе ячеек в это время удалось быстро переломить враждебное отношение к нашей партии масс и уже к концу июля единственной партией, за которой шли рабочие массы в нашем районе, была партия большевиков. Это блестяще подтвердилось дружной забастовкой, организованной нами в дни пресловутого государственного совещания. В это время партийная работа поднимается на значительную высоту. Собрания по ячейкам проходят очень оживленно, ячейки проявляют большую инициативу и самостоятельность. Районные собрания также отличаются своим многолюдством.

Обсуждаются политические и программные вопросы. Устраиваются частые лекции и митинги по политическим вопросам, которые проходят с большим под'емом; влияние нашей партии на массы очень велико, меньшевики и с.-р. не пользуются никаким успехом, в большинстве случаев им не дают говорить. Только в одних мастерских Александровской дороги даже в этот момент нам не удавалось завоевать полного влияния.

В этот период было приступлено к формированию отрядов Красной Гвардии, в ряды которой первоначально были допущены только члены нашей партии; о работе района в этой области будет дальше.

Под'ем партийной работы и рост партии продолжался до Октябрьской революции. После Октябрьского переворота партийная работа, как таковая, развалилась. С одной стороны, громадная работа по захвату управления жел. дор. в свои руки

и борьба с саботажем железнодорожной администрации. Работа в Красной Гвардии и др. советских учреждениях захватила массу товарищей и отвлекла их от партийной работы совершенно; с другой стороны, среди мало выдержанных партийных товарищей появилась тенденция к отрыву от партии. Товарищи рассуждали так: «раз теперь власть у пролетариата, то какие же партии, теперь все рабочие вместе должны обсуждать и решать».

Это явление не чисто местное, оно наблюдалось в это время повсюду и с ним пришлось выдержать серьезную борьбу. Первое время партийная оргнизация совершенно замерла. Ячейка почти не собиралась, связь с местами заглохла. Да и аппарат самого районного к-та [в] это время значительно ослабел, так как почти не осталось работников, ведущих специально партийную работу.

Партийная работа в это время свелась к агитационной, устройству лекций и митингов, к руководству работой районного совета и дорожных организаций; после же переезда в Москву Викжедора—и его работой. Громадная работа на район. к-т выпала в это время в деле подготовки к всероссийскому чрезвычайному железнодорожному с'езду. Огромная роль с'езда в деле перехода управления жел. дор. в руки советской власти не подлежит сомнению. На этом жел.-дорожном с'езде делегаты Московского узла выступали, как сплоченное организованное ядро, они стали во главе фракции большевиков с'езда и руководили его работой. Подготовка к созыву с'езда районн. комитетом была проведена не только в Москве, но и по линиям жел. дорог, примыкающих к Моск. узлу: напр., по Северным ж. д., по Киево-Воронежск. ж. д.; представители район. к-та об'езжали все крупные пункты, устраивали там митинги, организовывали партийные ячейки.

Ехавшим по Киево-Воронежск. ж. д. товарищам пришлось задержаться в Киеве, так как там происходил в это время с'езд желбатов (железнод. батальонов); товарищи организовали на этом с'езде нашу фракцию и помогли ее работам.

Главную роль на всероссийском ж.-д. с'езде играла секция мастеровых и рабочих, руководимая нашим районом.

Лето 1918 года переживалось железнодорожным районом очень тяжело. Тяжелое продовольственное положение и демагогическая агитация на этой почве правых партий действовали разлагающим образом на железнодорожников, среди которых была масса шкурнических и непролетарских элементов; ячейки, из которых выбыла на другую работу масса активных членов, поддавались легко общему упадочному настроению, не противопоставляли контр-агитации противникам. Кое-где были попытки забастовок, движение это носило в некоторых случаях (Люблино) стихийный характер, в иных организованный под

флагом рабочей конференции (Александровская ж. д.). Митинги в это время устраивались очень редко, так как под влиянием голода масса собиралась на них очень неохотно и настроение было неподходящее.

Перелом в работе партийной организации наступил в июле, после письма Центральн. К-та ко всем партийным организациям с призывом подтянуться, после падения Казани.

События на фронте, поставившие под угрозу существование Советской Республики, встряхнули коммунистические организации. Лозунг «назад в партию» проник в сознание всех коммунистов. Этот момент надо отметить, как момент резкого перелома. В это время наша организация выделила из своей среды значительное число членов для отправки по партийной мобилизации на восточный фронт. Партийная работа начала оживляться. Ячейки стали собираться и обсуждать политические вопросы. Районные собрания были очень многолюдны. Были проведены митинги на всех железных дорогах, способствовавшие поднятию настроения и созданию также перелома и в настроении рабочих масс. Восстановление партийной работы сразу сказалось на настроении рабочих масс района. Большое значение в переломе настроения рабочих масс сыграла в это время железнодорожная забастовка на Украине. Были проведены митинги поддержки этой забастовки, организовали сборы и эта компания закрепила перелом в настроении рабочих масс.

Вскоре после этого с середины августа начало улучшаться продовольственное положение и в связи с этим отпала почва для демагогической агитации на голоде, перелом был окончательно закреплен.

Партийные ячейки ожили, окрепли, собрания стали собираться регулярно, обсуждались с большим интересом политические вопросы. В это время была созвана фракцией Викжедора совместно с районным к-том всероссийская конференция коммунистов-железнодорожников, на которой был положен конец бесконтрольному и бессистемному хозяйничанью на дорогах различных организаций и были выработаны формы управления транспортом, строго разграничившие права и обязанности выборных железнодорожных органов и назначаемых административно-технических органов, со строгим проведением принципа единства и централизации в деле управления транспортом. Кроме этого вопроса на конференции обсуждались вопросы профессионального и кооперативного строительства на жел. дорогах, страхование жел.-дор. и партийно-организационный вопрос. Все доклады и резолюции были подготовлены нашим районным к-том. Конференция имела огромное значение в смысле внесения ясности и организованности в работу на местах.

После этой конференции, согласно ее постановления, была проведена массовая кампания за поднятие производительности труда. Кампания прошла с значительным успехом. В конце кампании была устроена демонстрация железнодорожников Московского узла, с лозунгами поднятия производительности труда. В демонстрации, прошедшей довольно удачно, приняло участие свыше 10.000 железнодорожников. Одновременно с этим была проведена кампания за отчисление на помощь Красной Армии. Все московские железнодорожники произвели такие отчисления: где полдневный, где однодневный заработок, и таким образом составилась значительная сумма. Когда московским комитетом в начале октября была об'явлена партийная мобилизация на южный фронт, железнодорожный район выделил свыше 30 ответственных работников.

В это время районный комитет через подрайоны организовал для каждой железной дороги дома-коммуны.

Начиная с декабря, районный комитет проделал большую работу по подготовке к всероссийскому железнодорожному профессиональному с'езду. Эта работа, как и раньше, не ограничилась пределами Московского узла, но и была произведена по линии жел. дор. В результате на с'езде наша фракция была в большинстве и руководство профессиональным движением на железных дорогах окончательно перешло в наши руки. Осталось закрепить это на местах и поднять авторитет профессионального движения в глазах масс железнодорожного пролетариата. Большой наплыв новых членов партии, не имеющих достаточной политической подготовки и выдержки, требующих над собой руководства, и, с другой стороны, уход большинства старых партийных товарищей в советскую работу и на фронт, благодаря чему в некоторых ячейках остались члены партии, исключительно молодые по партийному стажу, заставил районный комитет поставить вопрос о необходимости иметь на каждой дороге ответственного партийного товарища организатором партийной работы, специально для этого освобожденного от других работ. Это было проведено в жизнь. Были посланы на дороги ответственные организаторы. Работа организаторов себя оправдала. Партийная работа усилилась, ячейки окрепли, стали с большим оживлением обсуждаться политические вопросы. В феврале, по постановлению моск. к-та, была произведена перерегистрация членов партии, перерегистрация способствовала оздоровлению партийной организации. Мертвые члены были отсечены. До перерегистрации числилось членов партии 1900, после 1200, сочувствующих до . . . . после . . . . [1]). В целях же оживления партийной работы и поднятия уровня развития членов партии было предложено всем подрайонным к-там

[1]) Цифры установить не удалось.

и ячейкам устраивать регулярно открытые собеседования на политические темы. На этих собеседованиях организатор делал вступительное слово и затем все обменивались мнениями.

С этой же целью при районном к-те своими силами была открыта партийная школа. Лекции в ней читаются два раза в неделю и 1 раз устраивается открытое собеседование. Школу посещают 60 человек. К сожалению, не со всех дорог товарищи могут посещать школу, вследствие дальности расстояния. По инициативе подрайона Казанской жел. дор. были организованы коммунистические субботники. Все коммунисты, независимо от своей должности, каждую субботу после работ собираются и идут на работу. Результаты этих суббот огромны. В некоторых местах % производительности труда на 300% выше нормального. Но не только велики непосредственные практические результаты субботников, но несомненно и большое моральное влияние таковых на рабочих.

Пример этот перекинулся и на линию железных дорог.

В начале февраля, когда отовсюду стали раздаваться от ответственных партийных работников жалобы на неудовлетворительную деятельность наркомпути, районный комитет созвал собрание активных работников, на котором был сделан доклад о деятельности НКПС. Собрание единогласно приняло резолюцию о необходимости поставить во главе народного комиссариата пут. сообщ. старого партийного работника, могущего направить дело транспорта твердой рукой. Резолюция эта была передана в Ц. К. партии и т. Ленину.

После вступления на пост наркомпути тов. Красина было созвано собрание активных работников, на котором тов Красин сделал доклад об управлении железных дорог и о тех основных принципах строгой централизации, единоличной ответственности перед высшими инстанциями и привлечении специалистов и возложении на них ответственности, которые он клал в основу будущей деятельности. Собрание единогласно одобрило тезисы доклада Красина и приняло резолюцию районного к-та с обещанием поддержки ему активных элементов железнодорожного пролетариата в деле руководства транспортом.

Красная Гвардия, Армия и Всевобуч.

Несмотря на особые условия жизни и работы ж.-д. района, который вел работу исключительно среди железнодорожников, дело строительства Красной армии не прошло мимо железнодорожного района и он внес в него свою лепту.

Во время наступления немцев перед заключением Брестского мира по инициативе районного к-та партии и с согласия командующего войсками М. В. О. тов. Муралова, штабом Красной Гвардии и районным советом раб. деп. Моск. железнодорожного узла был образован боевой центр по борьбе с наступлением

немцев и обороны линий железных дорог. Этот боевой центр организовал непосредственную и верную связь Москвы со станциями, входящими непосредственно в район боевых действий, путем организации боевых центров на дорогах и посылки на станции своих товарищей. Организовал разведку в местностях наступления и в местностях уже занятых немцами, разведку, которая своей информацией принесла большую помощь штабу московского военного округа. Были затем организованы отряды из рабочих, которые были посланы в различные пункты наступления. Таких отрядов было организовано 4. Один из этих отрядов, сформированный из рабочих Александровской дороги, на бронированном поезде много раз вступал в столкновение с немцами и сильно задержал их наступление. Второй отряд был сформирован из рабочих Казанской ж. д., этот отряд после заключения Брестского мира и приостановки немецкого наступления уехал на Калединский фронт. Большая часть этого отряда там погибла, остальная же влилась в ряды Красной Армии; третий отряд, сформированный из рабочих Курской ж. д., также боролся на Минском направлении и четвертый отряд, из рабочих разных дорог—в Режицком направлении.

В момент демобилизации армии и царившего тогда полного хаоса на железных дорогах, единственным органом, который хоть в какой-нибудь степени руководил обороной и охраной железнодорожников, был действовавший под непосредственным руководством районного к-та, штаб Красной гвардии Московского железнодорожного узла, который в силу своего центрального положения стал естественным центром, руководящим обороной дорог и подавляющим всякие беспорядки и мятежи в пределах московского округа пут. сообщ. Впоследствии по создании всероссийской чрезвычайной комиссии по охране жел. дор. и с начала формирования Красной Армии штаб Красной Гвардии распустился и взамен был создан, как и во всех районах, военный комиссариат. Вопрос о транспорте тогда не стоял так остро, и, когда период добровольчества был сдан в архив и пришли к необходимости принудительного формирования Красной Армии, то по инициативе железнодорожного района было решено при первом призыве в Красную Армию, дабы не создавалось, что остаются категории освобождаемых от призыва, что могло в то время иметь нежелательные последствия, призвать железнодорожников на общих основаниях, каковой призыв был проведен военным комиссариатом железнодорожного района. Помимо этого участия в общей работе формирования Красной Армии, по инициативе районного к-та на случай контр-революционых выступлений был создан в районе из лучших надежных товарищей-коммунистов коммунистический отряд, существующий и в настоящее время и неоднократно приносивший большую пользу во время

лево-эсэровского восстания в Москве и во время частых крестьянских восстаний осенью прошлого года.

Железнодорожный район был первым в Москве, претворившим в жизнь идею всеобщего обучения. Уже ко времени первого всероссийского с'езда по всеобщему военному обучению, в мае—июне прошлого года, когда повсюду еще зарождалась мысль о проведении этого декрета, на железных дорогах московского узла, обучение уже приняло широкие формы; в силу центрального положения военного комиссариата московского узла, с согласия центрального всеобщего обучения, оно распространено на пределы московского округа пут. сообщ. и поставлено на твердую ногу. В настоящее время число обученных военному делу железнодорожников превышает 100.000 человек, а число же обучающихся доходит до 250.000 человек, при чем надо отметить, что проведение этого декрета отнюдь не вызвало падения производительности труда среди железнодорожников, а, наоборот, содействовало поднятию дисциплины среди них, а через это содействовало и поднятию производительности труда.

В результате обучения было сформировано из добровольцев рабочих 7 резервных полков, которые все в настоящее время на различных фронтах борются за дело социализма.

Районный Комитет.

На этом отчет обрывается и дальнейшей части найти не удалось.

*
* *

Резолюция районного совета ж.-д. московск. узла по поводу госуд. совещания летом 1917 года.

Принимая во внимание:

1) Что московское совещание созывается с целью дать точку опоры временному правительству, ведущему контр-революционную политику.

2) Что московское совещание созывается в целях фальсификации мнения страны.

3) Что участие представителей пролетариата в этом совещании означает сдачу всех позиций, завоеванных революцией, и прямое предательство революции.

4) Что созыв этого совещания в Москве представляет собою попытку пр-ва уйти из под давления революционного петроградского пролетариата,

Исполн. к-т районн. С. Р. Д. жел.-дор. узла Москвы считает недопустимым какое бы то ни было участие представителей рабочего класса в этом совещании, протестует против этого совещания и призывает московский пролетариат своим пламенным протестом отучить контр-революционную банду от поездок в Москву.

* * *

Обращение железнодорожного районного комитета РКП московского узла к последнему делегатскому собранию района.

29 апреля 1920 г.

Дорогие товарищи!

Созывая в последний раз, в виду ликвидации железнодорожного района Московского узла, делегатское собрание,—районный комитет считает необходимым напомнить вам ту огромную и дружную работу, которую произвел железнодорожный район за три года своего существования, и еще раз подчеркнуть те обязанности коммунистов железнодорожников, которые особенно в настоящее время лежат в их работе.

В момент возникновения железнодорожного района, т.-е. с начала февральской революции 1917 года, влияние нашей партии среди железнодорожников вообще и среди железнодорожников московского узла в частности было самое незначительное и ничтожное. Полупролетарские, мещанские и обывательские массы в большей части железнодорожников были охвачены влиянием меньшевиков, эсэров и народников-социалистов. Во всех выборных организациях, как чисто железнодорожных, так и общегосударственных, наша партия не имела своих представителей среди железнодорожников. Так, например, на всероссийском железнодорожном с'езде (июль и август 1917 г.), созванном на основе четырехвостки, оказалось всего лишь два большевика, связанных с партией. Если и можно было говорить о некотором влиянии нашей партии среди железнодорожников, то в одних лишь мастерских и некоторых депо. В соответствии с этим и железнодорожное профессиональное движение на первых своих шагах поддавалось всецело правым, так наз. социалистическим партиям.

Учитывая все это, железнодорожный район с начала своего существования направил всю свою энергию на завоевание железнодорожных масс и приобретение руководящего влияния нашей партии во всех железнодорожных выборных организациях, и уже в сентябре 1917 г. мы имели всюду наших представителей и даже наше большинство в узловом совете железнодорожных депутатов. Задачей райкома было стремление просочить свое влияние во все железнодорожные службы, что становилось возможным лишь через посредство железнодорожного совета рабочих депутатов, находящегося в руках меньшевиков и эсэров.

Неустанной работой делегированных в совет представителей нашей партии нам удалось создать в районном совете прочное

большинство и связаться, благодаря этому, со всеми железнодорожными службами, помимо связанной уже с нами службы тяги, и со всеми железнодорожными органами московского узла.

Последнее сыграло огромную роль в событиях Октябрьской революции; именно, благодаря связи райкома со всеми станциями, службами и дорогами московского узла, железнодорожному району удалось быть в курсе всех продвижений войск, удалось создать самый строгий контроль над телеграфными и телефонными переговорами и, что особенно важно, удалось связаться с Петроградом.

Вместе с тем, играя роль военного штаба железнодорожников в Октябрьские дни, райкому удалось захватить в свои руки огромное количество оружия на Казанской дороге, вооружить им районы и тем самым способствовать скорейшей победе рабочих в Москве, не дожидаясь помощи от Петрограда.

Сознавая всю важность профессионального движения на железных дорогах, райком с начала своего существования направил всю свою энергию на то, чтобы вырвать его из рук меньшевиков и эсэров. Из райкома было выделено несколько товарищей, коим поручено было специально заняться работой по профессиональному движению железнодорожников. В результате этой работы был создан фундамент будущего союза — первый пролетарский союз мастеровых и рабочих, сыгравший в дальнейшем исключительную роль в профессиональном движении железнодорожников. С'езд мастеровых и рабочих, созванный по инициативе райкома, в противовес с'езду, созванному Викжелем, выполнил огромную работу по расслоению железнодорожников и умерщвлению того влияния на указанном с'езде меньшевиков и эсэров, которое было направлено на борьбу с советской властью, на воскрешение учредительного собрания и реставрацию буржуазного дооктябрьского строя. Пролетарский элемент с'езда, сгруппировавшийся вокруг представителей райкома, заложил на этом чрезвычайном с'езде (декабрь, январь 1917—18 г.) основной фундамент советского строительства на ж. д. и подготовил полный их переход в руки рабочего класса.

Одновременно, предвосхищая точку зрения X-го партийного с'езда о том, что помимо профессионального движения невозможно возрождение транспорта, райком повел еще два года тому назад широкую агитацию среди активных элементов коммунистов-железнодорожников за усиление профессионального движения на дорогах, посылку в органы союза лучших работников, и разбивал то мнение, что в Советской России является излишним какое бы то ни было профессиональное движение.

Одновременно с этим райком совместно с Викжедором созвал всероссийскую конференцию железнодорожников-коммуни-

стов, где основным боевым вопросом был поставлен вопрос о профессиональном движении железнодорожников.

Нельзя не вспомнить также и деятельности райкома в области практического развития идеи «коммунистических субботников».

В нашем районе возникли и окрепли впервые субботники. Здесь они получили первоначальное свое существование и отсюда стали развиваться по Москве и всем городам республики.

Не замыкаясь в рамки своих районных железнодорожных интересов, район всегда чутко относился к интересам всей Советской Республики. Так, в критический момент топливной катастрофы железнодорожный район первый забил тревогу и тут же мобилизовал сто своих членов на топливный фронт, втягивая в эту мобилизацию и территориальные городские районы.

В дни наступления Колчака и Деникина лучшие работники ж.-д. района были посланы на фронт.

Осуществляя все эти задачи, райком никогда не становился на узкую корпоративную железнодорожную точку зрения, а всегда руководствовался интересами всей партии в целом, был тесно связан с московским комитетом и строго проводил все постановления последнего.

Много еще, дорогие товарищи, можно было бы указать из деятельности московского жел.-дор. узла, особенно же из области текущей районной работы за три года его существования, но уже сказанного достаточно, чтобы ясно понять, что район оправдывал свое существование и вынес на своих плечах не малую часть тяжелой работы, павшей на долю нашей партии.

Товарищи, в нашем районе работа шла дружно. Мы доверяли друг другу, не было интриг, не было склок. Тесно сплотившись сомкнутыми рядами, железнодорожный район выполнил свою работу, доведя ее до конца и давая плодотворный результат.

Теперь, товарищи, постановлением 8-го и 9-го с'ездов нашей партии железнодорожный район упраздняется и коммунисты-железнодорожники московского узла распределяются по территориальным московским районам.

И вот на вас, товарищи, ложится одна важная обязанность, о коей считает необходимым районный комитет сказать в настоящем обращении.

После победы на фронте гражданской войны, первой и главной задачей советской власти и коммунистической партии является задача восстановления транспорта, без коего немыслимо возрождение хозяйства страны.

Одним из основных условий возрождения транспорта есть поднятие трудовой дисциплины и трудового долга, создание трудового под'ема среди железнодорожных рабочих масс, что в свою очередь немыслимо без усиления политической пропа-

ганды среди железнодорожников, без усиления влияния РКП на железнодорожный пролетариат.

В этих целях Центральным Комитетом нашей партии организован Главполитпуть с политическими отделениями на дорогах, как орган РКП для политической и партийной работы среди железнодорожников. Методы постановки политической партийной работы армии дали блестящие результаты, перенесение этих методов на массы железнодорожников, в большинстве своем еще далеко не поддавшихся коммунистическому, влиянию вместе с вливанием в среду железнодорожников новых коммунистических сил, прошедших суровую школу гражданской войны на фронте, дают возможность оздоровить атмосферу разложения и безответственности, царящую на жел. дор. и наладить транспорт.

Задача, возлагаемая на политические отделы, громадная и многогранная и может быть плодотворно осуществлена лишь при поддержке политпути со стороны профессиональных и партийных организаций. Профессиональный железнодорожный союз в лице Цекпрофсожа дружно и контактно работает в настоящее время с Главполитпутем и принимает самые решительные меры для налаживания таковой же работы на местах. Залог успеха оздоровления транспорта и через него и всего хозяйственного организма лежит именно в спаянной работе всех организаций, стоящих у транспорта, и решительным изживанием тех следов взаимного недоверия, которое еще кое-где наблюдается на местах.

К налаживанию этой дружной солидарной работы партийных территориальных организаций с политическими отделами на дорогах и призывает райком вас, как железнодорожников, знакомых с организацией транспорта. Именно вы, стоящие близко у железнодорожного хозяйства и соприкасающиеся ежедневно в текущей работе с политотделами, должны раз'яснить партийным товарищам в территориальных районах всю важность задач, возложенных на политотделы, рассеивать среди беспартийных масс глухое к ним недоверие и содействовать дружной товарищеской работе политотделов с профсоюзами и местными партийными организациями. Невыполнение этой важной работы, лежащей на каждом железнодорожнике-коммунисте, будет означать не только нарушение партийной дисциплины, но должно рассматриваться, как нарушение важных партийных обязанностей, содействие разложению всего железнодорожного и хозяйственного организма.

Районный комитет твердо убежден, что ту дружную спаянную работу, энергию и понимание задач текущего момента,

которые всегда проявляли товарищи железнодорожного района, они всецело перенесут во все территориальные партийные организации и поведут в дальнейшем свою работу в направлении наилучшего осуществления партийных интерссов и интересов всей республики.

Сомкнутыми дружными рядами вперед к победе на трудовом фронте!

Районный Комитет.

Содержание.

